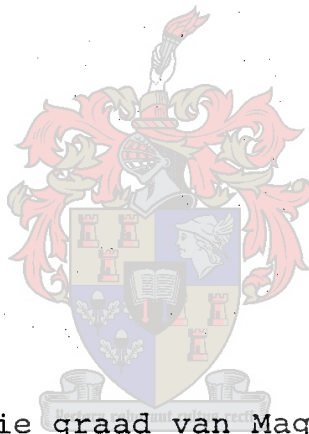


DIE TRADISIONELE WAMAKERSBEDRYF IN SUID-AFRIKA  
MET SPESIFIEKE VERWYSING NA DIE PAARL

*Hennie van der Merwe*



Tesis ingelewer vir die graad van Magister in die Lettere  
en Wysbegeerte (Departement Afrikaanse Kultuur- en Volks=  
kunde) aan die Universiteit van Stellenbosch

*Desember 1983*

Opgedra aan my ouers

## DANKWOORD

Dit het 'n hele aantal jare geneem om hierdie tesis af te handel. Graag wil ek my hartlike dank betuig teenoor dié persone wat so geduldig moes wag : my ouers en vrou, Sanet wat my onderskraag en aangemoedig het en nooit ongeduldig geword het nie; Prof. Bun Booyens vir sy ondersteuning en waardevolle raad; mev. Doreen Fox vir die tikwerk; en veral dr. P.W. Grobbelaar wat as studieleier met raad en daad my aangemoedig het en soms selfs hard moes praat. Hy het ook met die taalversorging gehelp.

Bo alles wil ek eer toebring aan my Hemelse Vader wat my die vermoë gegee het om hierdie werk aan te pak en deur te voer.

## INHOUDSOPGAWE

	<u>Bladsy</u>
DANKWOORD	iii
INLEIDING	1
AFDELING 1 : DIE EVOLUSIE VAN TREKDIERVERVOER= MIDDELS DEUR DIE EEUE	
1.0.0 <u>Die ontstaan en ontwikkeling van trekdiervervoermiddels in die vroegste tye (5000v.C. - 1500n.C.)</u>	4
1.0.0 In die antieke wêreld	4
1.2.0 Die Romeine	6
1.3.0 Die Middeleeue	8
2.0.0 <u>Die eerste bloetydperk (1500-1800)</u>	9
2.1.0 Die Europese agtergrond	9
2.2.0 Die vestigingstydperk in Suid-Afrika (1652-1800)	17
3.0.0 <u>Die hoogtepunt van die 19de eeu : Europa stel die voorbeeld</u>	29
3.1.0 Faktore wat rytuiggebruik en -ont= wikkeling beïnvloed het	29
3.1.1 Paaie	29
3.1.2 n Rewolusie in rytuigbou	30
3.1.3 Reise neem toe	31
3.2.0 Die vernaamste soorte rytuie in Europa	32
3.2.1 Vierwielrytuie	33
3.2.2 Tweewielrytuie	34
3.3.0 Rytuie in die V.S.A.	36
3.4.0 Rytuie vir openbare vervoer	37



4.0.0	<u>Rytuiggebruik en -ontwikkeling in Suid-Afrika</u>	38
4.1.0	Die tydvak tot 1850	38
4.1.1	Paaie	38
4.1.2	Verskillende rytuie in gebruik	42
4.1.3	Wetgewing	44
4.2.0	Die tydvak ná 1850	45
4.2.1	Die rytuie	45
4.2.2	Openbare vervoer kry sy beslag	47
4.2.3	Trekdiere	50
5.0.0	<u>Die twintigste eeu : einde van die era van trekdiervervoermiddels</u>	52
6.0.0	<u>Besondere trekdiervervoermiddels in Suid-Afrika</u>	54
6.1.0	Die ossewa	54
6.2.0	Die perdewa	59
6.3.0	Die kapkar	61
	<u>Verwysings</u>	64
AFDELING 11	DIE WAMAKERSBEDRYF IN SUID-AFRIKA	
7.0.0	<u>Algemene agtergrond</u>	81
8.0.0	<u>Die wamakersbedryf in Suid-Afrika, 1652-1795</u>	85
8.1.0	Die vestiging	85
8.2.0	Die verskaffing van materiale	89
9.0.0	<u>Die wamakersbedryf in Suid-Afrika, 1795-1870</u>	93
9.1.0	Ekonomiese betekenis	93
9.2.0	Algemene ontwikkeling van die wamakersbedryf	95
9.3.0	Die Paarl word die middelpunt van die wamakersbedryf	98

Bladsy

10.0.0	<u>Industrialisasie in die wamakers=</u> <u>bedryf 1870-1900</u>	102
10.0.0	Agtergrond	102
10.2.0	Algemene ontwikkeling van die wamakersbedryf in Suid-Afrika	103
10.3.0	Die Paarl handhaaf sy leirsposisie	106 -
10.3.1	Die tydperk 1870-1889	106
10.3.2	Die tydperk 1890-1900	111
11.0.0	<u>Die twintigste eeu : Afsluiting</u> <u>van 'n era</u>	116
11.1.0	Algemene ekonomiese toestande in Suid-Afrika	116
11.2.0	Die wamakersbedryf 1900-1914	117
11.3.0	Die verval van die wamakersbe- dryf ná 1918	121
	<u>Verwysings</u>	123
AFDELING 111	DIE ROL VAN DIE WAMAKER IN DIE PAARLSE SAMELEWING	←
12.0.0	<u>Die wamakers van die Paarl</u>	132
12.1.0	Vóór 1870	132
12.2.0	Die tydperk 1870-1889	134
12.3.0	Die tydperk 1890-1899	141
12.4.0	Na 1900	147
13.0.0	<u>Die wamaker in die gemeenskap</u>	151
13.1.0	Onderlinge verhoudinge	151
13.2.0	Sport	151
13.3.0	Opvoeding	151
13.4.0	Munisipale aangeleenthede	152
13.5.0	In die sakewêreld	153
13.6.0	In die politiek	153
13.7.0	Op godsdienstige gebied	155
13.8.0	Die gereg	156

14.0.0	<u>Die wamaker en landboutentoon=</u> <u>stellings</u>	158
15.0.0	<u>Die wamakers protesteer en agi=</u> <u>teer</u>	163
15.1.0	Oorsese mededinging	163
15.2.0	Spoorwegtariewe	166
16.0.0	<u>Verskaffers van onderdele en ge=</u> <u>reedskap</u>	169
17.0.0	<u>Verkopers van klaar produkte</u> <u>Verwysings</u>	171 175
AFDELING 1V : DIE WAMAKER IN BEDRYF		
18.0.0	<u>Verskeidenheid binne die bedryf</u>	186
19.0.0	<u>Die arbeidsituasie in die wama=</u> <u>kersbedryf</u>	187
19.1.0	Algemeen	187
19.2.0	Opleiding	188
19.3.0	Werksumstandighede	190
19.4.0	Die lone van werkers	192
20.0.0	<u>Pryse van wamakersprodukte</u>	194
20.1.0	In die Kompanjiestyd	194
20.2.0	Die negentiende eeu	195
20.3.0	Die twintigste eeu	196
21.0.0	<u>Uitleg van geboue</u>	199
21.1.0	Eenmansondernemings	199
21.2.0	Wamakersfabrieke	200
22.0.0	<u>Inrigting van geboue</u>	207
23.0.0	<u>Die samestelling van die wa en kar</u>	210
23.1.0	Die wa	210
23.1.1	Die kakebeenwa	210
23.1.2	Veranderinge in latere waens	220

Bladsy

23.2.0	Die kar	228
23.2.1	Die onderstel	229
23.2.2	Die bak	233
23.2.3	Die kap	239
24.0.0	<u>Materiale</u>	242
24.1.0	Hout	242
24.1.1	Verkryging, saag en droogmaak van hout	242
24.1.2	Tipes hout gebruik vir die verskillende onderdele	246
24.2.0	Yster	248
24.3.0	Leer e.a. bekleërsbenodigdhede	250
24.4.0	Die skilder se benodigdhede	256
25.0.0	<u>Die gereedskap wat gebruik is</u>	258
25.1.0	Algemene oorsig	258
25.2.0	Die wamaker se gereedskap	260
25.3.0	Die grofsmid se gereedskap	297
25.4.0	Bekleërsgereedskap	311
25.5.0	Die skilder se gereedskap	314
25.6.0	Masjinerie deur wamakers en smede gebruik	318
26.0.0	<u>Die konstruksie van 'n wa en kar</u>	327
26.1.0	Die konstruksie van 'n wiel	328
26.2.0	Die konstruksie van die bakwerk	343
26.2.1	Die wa	343
26.2.2	Die kar	344
26.2.3	Koetse e.a. rytuie	346
26.3.0	Smidswerk	346
26.3.1	Rondom die vuur	346
26.3.2	Hamerwerk	348
26.4.0	Beskildering van waens en karre	350
26.4.1	Die aanbring van die verf	351
26.4.2	Versiering van die wa en kar	352
	<u>Verwysings</u>	355
ILLUSTRASIES		379
BRONNE		387

## INLEIDING

Daar is al verklaar dat met die uitsondering van die alfabet en die drukpers, die uitvindings wat afstand oorbrug waar= skynlik die meeste tot die beskawing van die mens bygedra het. Tog is daar veral in Suid-Afrika nog baie min navorsing uit 'n kultuurhistoriese perspektief oor hierdie belangrike faset van die kultuurgeskiedenis gedoen. Hierdie tesis is 'n poging om 'n bydrae op hierdie gebied te lewer. Daar is veral klem gelê op die ontwikkeling van tradisionele trekdiervervoer= middels en die wamakersbedryf soos dit in Suid-Afrika be= oefen is. Dit lei dan tot 'n studie van die Afrikaner se be= betrokkenheid in wat vir 'n paar eeue die grootste bedryf in Suid-Afrika was. Dit was tradisioneel hoofsaaklik in die hande van die Afrikaner. Op hierdie gebied het hy dus 'n be= langrike bydrae tot die ekonomiese ontwikkeling van Suid-Afrika gelewer.

Die navorsing is spesifiek op die Paarlse wamakersbedryf toe= gespits omdat die Paarl gedurende die rytuigera die middel= punt van die bedryf in Suid-Afrika was. Daar was deurentyd 'n groot getal wamakers werkzaam. Deur 'n blik te kry op hierdie wamakers se doen en late, kry 'n mens dus insig in die opset van die bedryf dwarsdeur die land.

Die tesis poog om ook die rol van die Afrikanerwamaker van die Paarl as gemeenskapsmens te belig. Dit het duidelik ge= word dat die wamaker 'n belangrike rol nie net in sy bedryf nie, maar ook op kerklike, opvoedkundige e.a. terreine ge= speel het.

Verder word 'n breë beskrywing van die twee belangrikste Suid-Afrikaanse trekdiervervoermiddels, nl. die ossewa en kapkar, en die materiale waarvan dit gemaak is, gegee. Ook die konstruksiemetodes en gereedskap wat tradisioneel in die wamakersbedryf gebruik is, kom onder die soeklig.

Die basiese werkmetode wat gevolg is, was om oorsese en plaas= like boeke, reisverhale, koerante, tydskrifte en regerings=

publikasies te raadpleeg, onderhoude met nog lewende wamakers te voer en enkele ou wamakers- en smidswinkels te besoek en te bestudeer. Om vas te stel watter gereedskap tradisioneel in 'n wamakerswinkel hier te lande voorgekom het, is ou katalogusse aan die wamakers voorgelê wat dan die bekende stukke moes uitwys en die doel daarvan beskrywe.

Die ou ambagsmanne se konstruksiemetodes is met oorsese metodes vergelyk. Dit is opvallend hoe 'n universele bedryf die tradisionele wamakersbedryf was. Dwarsdeur die wêreld het rytuie en die konstruksie daarvan in breë trekke ooreengekom. Tog is dit interessant hoe die plaaslike bedryf by eie landsomstandighede aangepas is. Dit is veral opvallend in die materiale wat gebruik is vir die vervaardiging van waens en karre.

Die tesis illustreer laastens dat die mens as kultuurdraer nooit stagnant is nie. Daar is voortdurende ontwikkeling. Die era van die rytuig- en wamaker is uiteindelik deur die ontwikkeling van motorvoertuie afgesluit, maar die kultuurproses gaan voort. Afstande word nou net op ander maniere oorbrug.

AFDELING I : DIE EVOLUSIE VAN TREKDIERVERVOER=  
MIDDELS DEUR DIE EEUE

### 1.0.0 DIE ONTSTAAN EN ONTWIKKELING VAN TREKDIERVERVOERMIDDELS IN DIE VROEGSTE TYE 5000 v.C - 1500 n.c.

#### 1.1.0 In die Antieke wêreld.

Geen wetenskaplike kon nog 'n vaste datum koppel aan die uitvinding van vervoermiddels nie. Daar is bewyse dat die slee 5000 v.C. in Europa gebruik is.<sup>1)</sup> Die slee, d.i. 'n stuk hout of vel wat grondlangs gesleep word, word beskou as die oorsprong van die rytuig deurdat dit later op wiele geplaas is.<sup>2)</sup> Die teorie word gehuldig dat daar geen enkele uitvinder van die rytuig was nie. Mense in verskillende dele van die wêreld kon dit onafhanklik van mekaar ontwikkel het. Hoewel die wielrytuig in Europa later as in Mesopotamië verskyn het, is dit wel moontlik dat die rytuig inheems aan Europa kan wees, veral as in gedagte gehou word dat die Antieke beskawings geïsoleerd was a.g.v. die vervoeromstandighede van die tyd. Die ontwikkeling kon 'n stadige, evolusionêre proses gewees het waar die een verbetering op die ander gevolg het.<sup>3)</sup>

Die uitvinding en ontwikkeling van die wiel was die eintlike dryfkrag vir die ontwikkeling van die rytuig. Die belangrikheid van hierdie uitvinding kan nie oorskat word nie, want "met die uitsondering van die alfabet en drukpers het dit waarskynlik die meeste van alle uitvindings tot die beskawing van die mens bygedra".<sup>4)</sup>

Aanvanklik was die wiel 'n soliede houtskyf.<sup>5)</sup> Dit is gevolg deur ronde houtskywe bestaande uit twee of meer houtsegmente aanmekaar gekoppel deur twee oorkruis houtbalke. Die middelstuk was ietwat dikker om 'n naaf met 'n asgat te vorm waar deur die asarm geloop het.<sup>6)</sup> Hierdie wiel is later van vel lings voorsien wat met klinknaels vasgeheg is. Ook is leerstroke met kopernaels op die vellings bevestig.<sup>7)</sup> Die spreekwiel het teen 2000 v.C. sy verskyning gemaak.<sup>8)</sup> Aanvanklik het dit net vier speke gehad, maar dié is weldra tot ses en later tot selfs veertien vermeerder.<sup>9)</sup> Fyn afgewerkte wiele



van ligter konstruksie is teen 1500 v.C. in Egipte en op Kreta en twee honderd jaar later in China gemaak. Teen 500 v.C. het Keltiese wamakers in die Rynland reeds verbasend moderne wiele vervaardig. Die ontwikkelingsproses het dus ongeveer drie duisend jaar geduur.<sup>10)</sup> Die as het aanvanklik saam met die wiel gedraai. Later het die wiele onafhanklik om die as gedraai en 'n verdere ontwikkeling het twee stelle onafhanklik draaiende wiele tot gevolg gehad.<sup>11)</sup>

Dit word algemeen aanvaar dat die Sumeriërs die wielrytuig die eerste keer teen c. 3500 v.C. gebruik het. Dit is vir ruwe landbouwerk, krygswaens en as koninklike voertuie gebruik. Dis nie heeltemal seker waardeur die voertuie getrek is nie. Dit kon 'n tipe perd, esel, onager (halfesel) of os gewees het. Daar was twee trekdieren, en die rytuig het net een disselboom gehad. Die diere het m.b.v. 'n primitiewe juk getrek, d.i. 'n kort houtstomp wat oorkruis aan die ent van die disselboom bevestig en aan die nek of horings van die trekdier vasgemaak is.<sup>12)</sup>

Die ontwikkeling van die ligter speekwiel wat groter hanteerbaarheid meegebring het, het aanleiding gegee tot die ontstaan van die strydwa. Hiermee kon groter snelhede, wat noodsaaklik was in oorlogvoering, bereik word. Terselfdertyd het die perd as trekdier in gewildheid toegeneem. Die inspan tegniek m.b.v. 'n juk het vir die perd onprakties geblyk deurdat sy skouer=blaaie nie breed genoeg was nie. Die juk is vervang met 'n borsband wat voor om die keel gestrek het, sodat die perd die rytuig met sy nek getrek het.<sup>13)</sup> Die strydwa was die belangrikste rytuig van die Egiptenare, Assiriërs en Oud-Grieke.<sup>14)</sup>

Dit was laag en lig met 'n gevlegte bakwerk, kon twee persone dra en is vir oorlogvoering en resies gebruik.<sup>15)</sup> Omsteeks 700 v.C. het sy gewildheid en doeltreffendheid as oorlogstuig begin afneem en is dit net vir jag en resiesjaag gebruik.<sup>16)</sup>

6.

Die rytuig is geleidelik verbeter. Een van die belangrikste uitvindings was die krinkvooras. Die rytuig met so 'n as het eintlik uit die samevoeging van twee karre ontstaan.<sup>17)</sup>

Hierdie tipe konstruksie is in 'n rotstekening by Langön in Tossene, Swede, gevind en dateer uit 800-500 v.C.<sup>18)</sup> Die voor- en agterstel is d.m.v. 'n langwa verbind.

Die evolusie van die rytuig het nie net van die ontwerp van die onderstel afgehang nie, maar ook van die toestand van die paaie op daardie tydstip.<sup>19)</sup> Deur die eeue was slegte paaie 'n belemmerende faktor. Dit kan reeds in die Antieke Tyd gesien word. Ondanks die Grieke se hoë beskawingspeil, was hul paaie swak. Hulle manier van padmaak was om spore in die rotse uit te kap. Dit het veral vir die paaie na die tempels gegeld. Rytuie kon mekaar nie kruis nie, en dit het tot heelwat rusies aanleiding gegee.<sup>20)</sup>

#### 1.2.0 Die Romeine

Met die opkoms van die Romeinse beskawing vanaf c.750 v.C. was daar basies net drie of vier tipes rytuie : die staatsiekoets, die strydwa met twee of vier wiele, en die boerekar. Van die Romeinse tyd af, veral sedert die begin van die Christelike jaartelling, het groter verskille ingetree en het die rytuig in elke landstreek sy eie ontwikkelingsgang deurgegaan en eie karakter aangeneem.<sup>21)</sup> Die Romeine het baie hiermee te doene gehad.

Die Romeine was tegnies nie so begaaf nie, maar het goed geweet hoe om die oorwonnenes se uitvindings oor te neem en te verbeter. Cicero sou gesê het : "Ek hoor dat daar in Brittanje die uitstekendste strydwaens is; bring een van hulle vir my as 'n model."<sup>22)</sup> Die Romeine het die waarde van goeie paaie besef, veral uit strategiese oorweginge. Hul kennis van padbou het hulle by die Etruskers gekry. 'n Goed ontwerpte en georganiseerde padnetwerk met Rome as middelpunt is gebou. 'n Voor-

7.

beeld is die Via Appia wat in 312 v.C. aangelê is om Rome met die hawens Puteoli en Brundisium te verbind.<sup>23)</sup> Hulle het ook 'n pad in Engeland gebou.<sup>24)</sup>

Die rytuigbedryf het onder die Romeine gebloei. Uitstekende werkgeleenthede is vir 'n verskeidenheid mense geskep : skrynwerkers, wielmakers, smede, verwers, versierders, ens.<sup>25)</sup> Manjifieke rytuie vir hul tyd is gebou. Daar was o.a. die eenvoudige plaustrum, wat eintlik net 'n "platform op wiele" was, die carpentum, 'n tweewielkar, die pilentum, 'n rytuig vir godsdienstige feesgeleenthede, en die strydwa. Lg. was so gewild dat gesê is die mans weet nie meer hoe voel sneeu onder hul voete nie.<sup>26)</sup> Hierdie strydwa, essedum genoem, was van Engelse oorsprong. Dit het 'n sitplek gehad, asook later 'n kap, wat die Romeine van die Etruskers oorgeneem het. Dit is ook baie versier.<sup>27)</sup> Die welgestelde Romein het 'n verskeidenheid rytuie gebruik en het op uiterste luukse aangedring. Die Romeine het die kennis gehad om in die ganse Romeinse wêreld die nodige leiding t.o.v. rytuigbou te gee.<sup>28)</sup>

Die gebruik van rytuie het gepaard gegaan met sekere voorskrifte. So kon net die keiser en adellikes 'n vierwielrytuig met 'n tent gebruik. Vroue moeg nie met rytuie gery het nie behalwe met verlof van die Senaat.<sup>29)</sup>

Die geredelike beskikbaarheid van rytuie en relatief goeie paaie het die Romeine, veral die rykes en adellikes, graag laat reis. Die kar is vir kort reise en reise in bergagtige streke en die wa vir vragvervoer, seremoniële geleenthede en langer reise gebruik.<sup>30)</sup> Die Romeine het die wielrytuig d.m.v. hul ontwikkelde militêre masjinerie oor 'n baie wye veld bekend gestel.<sup>31)</sup>

Met die verplettering van die Romeinse leër in 378 n.C. by Adrianopel het die Romeinse beskawing in duie begin stort met gepaardgaande agteruitgang in die rytuigbedryf en paaie. Die ontwikkeling van rytuie het tot stilstand gekom. In die volgende eeue het die vakkennis van die Romeine ook verlore

gegaan omdat meer gevorderde rytuie nie gebou is nie. Die strydwa en die stadskoets het van die toneel verdwyn; net die boerekar en primitiewe plaaswa is nog gebruik, afgesien van die perd en drastoel.<sup>32)</sup>

### 1.3.0 Die Middeleeue

Veral die verval van die pragtige Romeinse paaie vanaf c. 500 n.C. het die rytuigontwikkeling baie beïnvloed. Die toestand van die paaie was haglik, veral in wintertye. Dit het reise gekortwiek en vertraag. Daar is weer meestal van die os as trekdier gebruik gemaak.<sup>33)</sup> Die perd met sy tuig wat steeds net uit die borsband bestaan het, het uitgesak, selfs al het die mense probeer om meer perde aan meer disselbome naas mekaar in te span. Dit het net die waens buite verhouding laat verbreed.<sup>34)</sup> Die stadige vervoer het rowers goed gepas en meegebring dat rytuie meestal deur armes gebruik is, terwyl die rykes te perd gery het. Dit was veral vir die adellikes 'n teken van hulpeloosheid om op 'n wa te ry.<sup>35)</sup> Ander faktore wat die gebruik van rytuie veral vir reise gekortwiek het, was die gebrek aan herberge, die ver afstande tussen dorpe, die heffing van tolgelde, die tekort aan ambagslui om herstelwerk te doen, asook die ongerieflike rytuie self.<sup>36)</sup>

Met die opkoms van die feodalisme teen 1000 n.C. het groter bedrywigheid ontstaan. Die kleinboere wou hul produksie opstoot, terwyl oorlogvoering en die opkoms van die ridderwese, asook die toename in die bevolkingsgetalle, rytuiggebruik geprikkel het. Die nuwe belangstelling in rytuigvervoer het tot sekere verbeteringe gelei. Padbou is op klein skaal onderneem, inspan tegnieke van die perd is verbeter en aandag is aan rytuie gegee. Dit was 'n stadige proses wat ongeveer drie honderd jaar geduur het.<sup>37)</sup> Die ridders het steeds voorkeur aan ryperde gegee. Die perd is eerder as trekdier gebruik, aangehelp deur die uitvinding van die gareel, 'n borstuig, en deurdat perde hoefysters gekry het.<sup>38)</sup> Die metode van die inspan van die os het deur die eeue egter dieselfde gebly.<sup>39)</sup>

## 2.0.0 DIE EERSTE BLOEITYDPERK (1500 - 1800)

### 2.1.0 Die Europese agtergrond

Die Renaissance het ook op die vorm van rytuie 'n uitwerking ge=  
had. Op alle terreine was daar 'n vernuwingsdrang. Rytuigbou het  
sterk vooruitgegaan. Dit was veral in Italië, Frankryk,  
Duitsland en Spanje opmerklik.<sup>50)</sup> Die koets het in die be=  
sonder by hierdie vernuwingsdrang gebaat. Die bakwerk het  
spesiale aandag gekry. Dit is nou soos 'n kamer gebou en in=  
gerig met sygordyne, fluweelstofferings, vergulde versierings,  
beeldjies, ens.<sup>51)</sup> Die bak is verder aan leerrieme of ket=  
tings gehang om die rit minder stamperig te maak. Die agter=  
wiele het groter en die voorwiele kleiner geword teneinde die koets  
korter te laat krink. Om vir die kleiner voorwiele te kompen=  
seer, is die bak agter op die onderstel geplaas.<sup>52)</sup>

Waar aanvanklik net die adellikes koetse kon besit en bekostig,  
het die bloeiende handel met die Ooste in die loop van die 16de  
eeu gesorg vir welvarende handelslui wat ook koetse kon bekos=  
tig.<sup>53)</sup> Om te reis het baie gewild geword. Teen die middel van  
die 16de eeu het reise vir ontspanning en as tydverdryf feitlik  
epidemiese afmetinge aangeneem. Dit was ook 'n manier waarop  
mense teen mekaar kon spog. Koetse het dus al geriefliker as=  
ook meer sierlik geraak.<sup>54)</sup> Teen 1560 was daar reeds vyf hon=  
derd koetse in Antwerpen. Koetse was dwarsdeur Europa gewild;  
ook in England. Ander rytuie het eweneens in gewildheid toege=  
neem sodat ook die wa en kar verbeter is.<sup>55)</sup> 'n Herwaarderings=  
van die rytuigbouer het gevolg sodat hierdie beroep ook meer  
aansien gekry het.<sup>56)</sup>

Die toenemende gebruik van die koets en die groeiende belang  
van vervoermiddels vir die handel het beter paaie en brûe nood=  
saaklik gemaak. Daar is begin om strate te plavei.<sup>57)</sup>

Die perd as trekdier het in die 16de eeu steeds gewilder geword.  
Dit kan toegeskryf word aan die groter welvaart van die mense  
en beter voorsiening van voer. Veral in die Nederlande is

Verskeie soorte rytuie is in die vroeë Middeleeue gebruik. Die wa wat in Frans chariot genoem is, het die gewildste Middeleeuse vierwiel-reisvoertuig geword. 'n Vorm hiervan was die whirlicote, wat basies bestaan het uit 'n wa-onderstel met twee kolomme op elke asboom en 'n dak en hangmat tussen die kolomme.<sup>40)</sup> Ander rytuie was die char, 'n enkeldisselboomkar, en die charette, 'n kar met twee disselbome.<sup>41)</sup> Die drastoel as vervoermiddel vir dames, siekes en oumense het ook gewild geword. Dit is dikwels tussen twee perde gehang.<sup>42)</sup>

Die luukse-vierwielrytuig wat deur adellikes in die stede gebruik is, die voorloper van die latere koets, het teen 1385 sy verskyning in Parys gemaak.<sup>43)</sup> Die oorsprong van die koets word gesoek in die Germaanse boerewa wat dwarsdeur Europa die belangrikste landbouvervoermiddel was.<sup>44)</sup> 'n Vyftiende-eeuse illustrasie van 'n Germaanse wa toon duidelik dat dit ook die voorloper van die Suid-Afrikaanse kakeweenwa was.<sup>45)</sup> Die woord koets kom van die Hongaarse kocsi wat beteken wa van Kocs. Kocs was 'n dorpie waar 'n ligte, vinnige rytuig met 'n bak wat op die aste gelê het, gemaak is.<sup>46)</sup> Die benaming vir 'n vierwielrytuig waar die dak deel vorm van die bakwerk, het wyd inslag gevind.<sup>47)</sup> Dit het die rytuig van die vername mense, veral koninklikes, geword.

Die name van die verskillende tipes rytuie het gedurig verander, wat heelwat verwarring teweeggebring het. Hierdie tendens sou tot in die 20ste eeu voortduur. Dit kan toegeskryf word aan die feit dat elke voertuig afsonderlik deur 'n rytuigbouer gemaak is. Gevolglik het die rytuie van een rytuigbouer na die ander in vorm en struktuur verskil.<sup>48)</sup>

Teen die einde van die 15de eeu, d.i. in die Renaissancetyd, was dit duidelik dat die rytuigbedryf aan die opbloei was. Die groter ekonomiese bedrywigheid van die mense het die ontwikkeling van die vervoerwese noodsaakliker gemaak. Die gebruik van rytuie was egter tot die adellikes beperk; vir die breë stadspubliek was daar nog nie rytuie beskikbaar nie. Die boer het wel sy plaaskar en -wa wat weinig ontwikkeling ondergaan het, gehad.<sup>49)</sup>



die perd b6 die os verkies en het dit die algemene trekdier vir waens op die plase geword.<sup>58)</sup> Sekere faktore het hier= toe bygedra. Die wêreld was gelyk, daar het geen perdesiekte en gevaarlike wildediere voorgekom nie, en osse was skaars.<sup>59)</sup>

Die 16de eeu lewer dus die eerste rytuie wat die naam waardig was op.<sup>60)</sup> Die sug na weelde het in die 17de eeu voortgeduur, en die swierige en swaar Barokmodestyl het ook op die rytuig invloed uitgeoefen. Dit was 'n teken van voorspoed en onderskeiding om 'n koets te besit. Hoe vernamer iemand was, hoe meer besonders moes sy koets wees. Mans het van hul perde as vervoermiddels begin afsien in ruil vir rytuie. Dié toestand is aangehelp deur die modevoorskrifte uit die hof van Lodewyk XIV waarvolgens koetse noodsaaklik was. Frankryk het dan ook die leiding geneem in rytuigontwerp en -bou. 'n Groot vermeerdering in die aantal koetse dwarsdeur Europa was die gevolg. Uit die eenvoudige wa-agtige bakwerk het stadig maar seker 'n pragtige kunswerk ontwikkel.<sup>61)</sup> Koetse het teen 1620 glasvensters gekry. Teen 1667 was skuifvensters van glas algemeen in rytuie van die hoër stande, want glas was 'n duur artikel.<sup>62)</sup>

Namate reis gewilder geword en die praktyk dit vereis het, het koetse meer en meer begin verskil. Daar was 'n groter vraag na elegante maar meer doeltreffende rytuie. In die tweede helfte van die 17de eeu het meer en beter rytuie dus hul verskyning begin maak.<sup>63)</sup> Die meeste het uit die koets ontwikkel. Die karos (die term is afkomstig van die Italiaanse carozza), 'n ryklik uitgevoerde pronkkoets, het teen 1660 in Nederland baie gewild geword.<sup>64)</sup> Die karos was heeltemal toe, met vensters en deure aan weerskante en 'n voorstel wat kon krink.<sup>65)</sup> Volgens 'n Nederlandse kenner, Jobé, onderskei die koets hom van 'n karos deurdat dit net opgebou is tot op die hoogte van die leunings van die sitplekke en dat dit geen vensters of deure het nie.<sup>66)</sup> Die karos se bakwerk kon met leer bedek word en agterop het twee lakeie gestaan terwyl die koetsier voor op 'n bok sit.

Die caleche, na die Poolse kolaska vernoem, was 'n ligte dog luuksekoets wat nie vere of 'n dak gehad het nie en deur twee of vier perde getrek is. Dit was dus 'n oop koets en nie bedoel om baie duursaam te wees nie sodat die bouers hul verbeelding vrye teuels kon gee.<sup>67)</sup>

Die waarde van vere wat dit moontlik gemaak het om ligter koetse te bou, is in die loop van die 17de eeu besef. Die eerste tipe veer was die elmboogveer wat onder die bakwerk geplaas is. Dit is deur Philip de Cheesa ontwerp. Hy het in 1660 die Berline in Duitsland gebou. Sy model is in Engeland vervolmaak. Hierdie sag geveerde koets wat die heen en weer geskommel uitgeskakel het, het gou deur die wêreld versprei.<sup>68)</sup>

Die draagstoel het in hierdie eeu ook hoogmode geword en die vorm daarvan het die koets beïnvloed. Dit het teen die einde van die 18de eeu in Europa in onbruik verval en is later net deur ousense gebruik.<sup>69)</sup> Die Franse het 'n ligte tweewielrytuig vir een perd gemaak wat teen 1670 in Londen as die gig bekend gestaan het. Dit word gesê dat dit die voorvader was van die meeste tweewielrytuie van later jare.<sup>70)</sup> Die Franse chaise, in Nederland sjees genoem, maak ook teen 1670 sy verskyning. Jobé beskryf dit as 'n ligte rytuig vir twee mense met twee wiele en deur een perd getrek. Dit het baie na 'n rollende stoel gelyk.<sup>71)</sup>

'n Ander 17de-eeuse rytuig was die cabriolet, 'n tweewielkar met 'n skulpvormige bak en 'n kap wat kon afslaan. Dit is deur twee perde getrek. Die naam kom van die woord cabriole wat "n sprong soos dié van 'n bok" beteken. Dit het op die veerkrachtige beweging van die rytuig geslaan.<sup>72)</sup>

Nog 'n Hollandse rytuig was die speelwagen wat uit die Hollandse boerewa ontwikkel het. Stedelinge het dit graag gehuur om vir 'n dag buite die stad te gaan "spelerijden". Dit was aanvanklik net 'n ligter en kleiner tipe boerewa. Later het dit vere gekry. Ook die verdekwa het in Holland gewild geword. Dit



was geveer en het 'n vaste kap van leer of seildoek gehad. 'n Mens moes van voor af inklim deur die voorsitplek se leuning vorentoe te klap en deur te stap.<sup>73)</sup> Die bolderwagen van die Hollanders dateer uit c.1681. Dit het 'n tent gehad wat aan die sykante oop was en is as familierytuig gebruik.<sup>74)</sup>

In die 17de eeu het huurrituie asook die passasierskoetse hul verskyning gemaak. Laasgenoemde was op die private koets gebaseer, maar dit was groter sodat ses tot agt passasiers vervoer kon word. Die bagasie is op 'n bagasierak wat op die as gerus het agter tussen die twee wiele geplaas. Die bakwerk het aan swaar rieme gehang.<sup>75)</sup>

Paaie was in die 17de eeu steeds in 'n swak toestand, hoewel daar wel verbeteringe aangebring is. Met die swaarder verkeer deur die groter aantal rituie kon die paaie egter nie hou nie. In Engeland is regulasies uitgevaardig waarvolgens wiele 'n sekere breedte moes hê om vernieling van die paaie teen te werk. Dit was egter nie geslaag nie.<sup>76)</sup>

Die 17de eeu eindig dus met ryklik versierde koetse en 'n groot aantal ander rituie vir elke smaak. Die rituigbedryf het gefloreer. Alles het gedui op verdere verbeteringe en uitbreiding van bestaande modelle in die 18de eeu. Die rituie was nog Barok-geïnspireerd : groot, swaar, massief, ryklik versierd. Die 18de eeu sou die ligter aanslag bring.

In die 18de eeu het die rituigbouers voortgegaan om rituie by die heersende smaak van die mense aan te pas. Die grootste deel van die eeu staan in die teken van die Rococo wat in 'n mate 'n voorsetting van die Barokmode was, maar met 'n ligter, vroliker aanslag. Dit was eers van c.1790 dat die Neo-Klassisisme, wat eenvoud voorop gestel het, algemeen inslag gevind het. Die groot aantal rituie wat verskyn het, is dus geriefliker en aantrekliker gemaak. "Die regte koets vir die regte geleentheid", was die rituigbouers se slagspreuk.<sup>77)</sup> Veral seremoniële rituie het die modes weerspieël en is daarvolgens versier, soos dit ook in die meubels en geboue van die tyd gevind word.<sup>78)</sup>

Die toestand van die paaie sou in die 18de eeu steeds 'n belemmerende faktor vir rytuigontwikkeling wees. Veranderings aan die paaie om die rytuie te pas, is sterk deur die owerhede teengestaan. Dit kan toegeskryf word aan die ou feodale ingesteldheid. Elke lid van die gemeenskap het sy vaste plek gehad. Die regte van mense was onveranderbaar, die wette is deur Kerk en Staat gesanksioneer. Hierdie sterk konserwatiewe houding van die owerhede het daartoe gelei dat d.m.v. wetgewing die onus op die rytuigbouers geplaas is om hul produkte so te bou dat dit by die paaie aanpas. Dit sou die situasie tot die begin van die 19de eeu bly.<sup>79)</sup> Die paaie was haglik. As voorbeeld dien die pad uit die suide na Norwich in Engeland. Elke rytuig moes maar die beste paar spore soek om te volg, en hierdie spore was soms 'n hele kilometer uitmekaar. Die toestand is verder vererger deurdat vee ook op die paaie aangejaag is. Wat as pad moes deurgaan, was niks anders as twee uitgetrapte spore nie.<sup>80)</sup> Verbeteringe het eers na 1760 met die aanvang van die Industriële Revolusie ingetree.<sup>81)</sup>

Die neiging om rytuie ligter te maak, kan deels aan die haglike toestand van die paaie, maar ook aan die mens se groter sug na gerief op hul talle reise toegeskryf word. Die verbetering van die veerstelsel van 'n rytuig het baie gehelp. In die loop van die 18de eeu het die sweep- of S-vormige veer sy verskyning gemaak. Dit was die voorloper van die C-veer van die einde 18de eeu.<sup>82)</sup> 'n Ander belangrike uitvinding was die mail patent-as, die eerste tipe met selfsmering, wat in 1795 deur John Besant gepatenteer is. Die naam het ontstaan deurdat die Engelse hoofposkantoor daarop aangedring het dat alle poskoetse daarmee toegerus word.<sup>83)</sup>

Engeland het in die 18de eeu die leiding t.o.v. rytuigbou geneem. Dit is toe te skryf aan die Industriële Revolusie wat daar begin het, die groter welvaart van die Engelse en beter paaie as op die Vasteland. Die rytuigbedryf het 'n belangrike deel van die Engelse sakelewe geword deurdat vanaf c.1740 'n lewendige uitvoerhandel gevestig is. Engelse rytuie is na alle uithoeke van die wêreld gestuur.<sup>84)</sup>

Die 18de eeu word verder gekenmerk deur die skepping van feitlik al die basiese tipes rytuie wat in die 19de eeu en selfs later sou voorkom.<sup>85)</sup> Die groot verskeidenheid rytuie het egter verwarring t.o.v. benamings veroorsaak. Rytuie wat nie wesenlik van mekaar verskil het nie, is vir verskillende doeleindes gebou : vir plesierritte, reise, vir stad of platteland, vir twee of vier mense, ens., en die name is dan hierby aangepas. Dit was meestal die bakwerk wat in vorm en grootte verskil het. Die verwarring is aan= gehelp deurdat dieselfde tipe rytuig in verskillende lande verskillende name gekry het.<sup>86)</sup>

Die rytuie in die 18de eeu was opvallend hoog met groot wiele. Dit het egter 'n sagter rit verseker en is makliker deur die perd getrek.<sup>87)</sup> Tweewielrytuie het in gewildheid toegeneem, hoofsaaklik omdat hulle lig en eenvoudig van konstruksie was wat 'n lae prys meegebring het, perde dit maklik kon trek en die belasting daarop min was.<sup>88)</sup>

Dit het teen die einde van die 18de eeu mode geword dat pri= vaatmense self leisels hou. Die snelheid waarteen gery is, het ook aanmerklik toegeneem. Die verbetering van die paaie het hiertoe bygedra.<sup>89)</sup>

Hier volg 'n kort bespreking van 'n aantal van die belangrikste rytuie, veral dié wat ook in Suid-Afrika voorgekom het. Daar word tussen vier- en tweewielrytuie onderskei.

Totdat die vroeë 19de-eeuse koetsbouers fundamentele verande= ringe aan die onderstel van die rytuig aangebring het, was die verwantskap van alle vierwielpassasiersrytuie met die koets baie duidelik.<sup>90)</sup> Die koets was steeds die prestige rytuig van die 18de eeu. Die vorm daarvan het min of meer dieselfde gebly : 'n regop, geslote bak waarin vier tot ses mense kon sit met 'n koetsiersitplek voorop.<sup>91)</sup> Die passasierskoets het in gewildheid toegeneem. Dit is vergroot om meer passasiers te dra. Teen 1775 kon agt mense binne en tien op die dak en agter sit.

Die poskoets het teen 1784 sy verskyning op die paaie gemaak. Dit kon agt mense vervoer.<sup>92)</sup>

Ander vorme van die koets was die chariot. Dit was 'n kleiner, "stomp" tweesitplek-koets, d.w.s. die bakgedeelte voor die deure is weggelaat. 'n Variant hiervan is 'n calash genoem. Dit het in die 18de eeu ook as 'n coupe bekend gestaan. Sy ligter gewig, groter hanteerbaarheid, gemak en aantreklike afwerking het dit gewild gemaak.<sup>93)</sup>

Die landauer was teen 1790 'n tipe koets waarvan die kap in die middel kon verdeel en na weerskante toe oopmaak. Oor die oorsprong van die naam bestaan onduidelikheid. Teorieë in dié verband is dat keiser Josef 1 (1678-1711) van die Heilige Romeinse Ryk in so 'n rytuig na die beleg van Landau gereis het, of dat hy vir hom so 'n rytuig in Landau laat maak het. Landau was in Beiere, ongeveer 30 kilometer van Karlsruhe geleë. In 1708 was daar 'n opstand teen sy gesag wat hy moes gaan onderdruk. Dit kon ook wees dat die Engelse koetsbouer, Landow, vernoem is. Dit was 'n gewilde rytuig in die somer.<sup>94)</sup>

Die phaetons - in Afrikaans is van feiting gepraat - was 'n groot vierwielfamilie, ligter as koetse met hoë sitplekke bō die onderstel. Dit is reg bo die voorwiele geplaas.<sup>95)</sup> Die naam is ontleen aan die Griekse mitologie. Phaëthon was die seun van Helios, die songod. Hy het sy vader gesoebat om vir een dag lank met sy sonstrydwa te mag ry. Hy het egter beheer oor die vurige perde verloor en byna die aarde aan die brand gestee! Die phaeton het baie gewild onder sportbewuste jongmense geword. Dit het in verskeie vorms voorgekom.<sup>96)</sup>

Onder die tweewielrytuie het die chaise, gig en cabriolet in die 18de eeu gewild gebly. Die curricule, wat gebaseer was op die Romeinse essedum, is vir kort reise gebruik en is deur twee perde getrek. Dit word dikwels verwar met die chaise.<sup>97)</sup> Die vis-a-vis was 'n ligte Franse eenperdrytuig vir twee mense. Die sitplekke was sō geplaas dat hulle, soos die naam aandui, na mekaar gekyk het.<sup>98)</sup>

Holland het baie rytuie uit Frankryk ingevoer. Spoedig het Hollandse ambagsmanne na Frankryk gegaan om die rytuigbou= ambag daar te leer. Dit getuig van die gewildheid van die Franse rytuie in Nederland.<sup>99)</sup>

Meer as die helfte van die rytuie wat in die 19de eeu gebruik is, het reeds in die 18de eeu voorgekom.<sup>100)</sup> Dit bewys dat die rytuigontwikkeling in die 18de eeu goed gevestig is.

### 2.2.0 Die vestigingsperiode in Suid-Afrika (1652-1800)

Die trekdiervervoerwese in Suid-Afrika het met die aankoms van Jan van Riebeeck in April 1652 begin. Die doel van sy koms was om 'n verversingspos vir die H.O.I.K. te vestig. Van 'n dinamiese ontwikkeling was daar geen sprake nie. Die wêreld was ongetem en woest. Daar kan dus nie verwag word dat die rytuigbedryf sou bloei en groei nie. Die eerste nedersetters was wel afhanklik van vervoermiddels, maar hulle sou hul alleenlik van dié tipes bedien wat die beste in pioniersomstandighede aangepas kon word. Geen vergelyking met die bloeiende rytuigbedryf van Europa in die 17de eeu kan getref word nie. Daarvoor sou tot die 19de eeu gewag moes word.

Die eerste nedersetters was Hollanders, en daarom sou Hollandse rytuie voorrang kry. Die vroegste vervoermiddels was dan ook die boerewaens en -karre wat op die Hollandse platteland gebruik is. Die onderdele hiervoor was reeds op die skepe waarmee Van Riebeeck hierheen gekom het. Aanvanklik is alle onderdele ingevoer en plaaslik gemonteer.<sup>101)</sup>

Die afwesigheid van trekdiere het die aanvanklike gebruik van waens aan bande gelê. Trekdiere moes eers verkry en geleer word. Die eerste trekdiere was osse wat van die inheemse Hottentotte geruil is. Hulle het dit as ry- en pakkdiere gebruik.<sup>102)</sup> Die os sou in die volgende eeue die belangrikste trekdiere bly as gevolg van die moeilike terrein waarvoor beweeg moes word.

Die eerste waens en karre is vroeg al gemonteer. Reeds in Oktober 1652 het Van Riebeeck vermeld dat hout met waens en karre na die seekant gebring is.<sup>103)</sup> Dit is 'n goeie aanduiding van die aanvanklike gebruik van vervoermiddels aan die Kaap. Vervoer was noodsaaklik vir die haal van hout, brandhout, skulpe en klippe. Die eerste plaaslik gemaakte wa is in Junie 1653 in die Kompanjie se smidswinkel vervaardig.<sup>104)</sup>

Die aantal waens het gestadig toegeneem soos meer ingevoer en plaaslik gemaak is. Hout om waens van te maak was egter skaars. Hierdie skaarste kan in 'n mate toegeskryf word aan onkunde omtrent plaaslike houtsoorte.<sup>105)</sup> In 1657 het elke vryburger 'n wa ontvang.<sup>106)</sup> Reise na die binneland het die aanvraag na waens laat toeneem. Talle reise is in die eerste dekades na die vestiging onderneem, veral om die land te verkennen. 'n Besondere reis was dié van Simon van der Stel in 1685 na Namakwaland. Sy ekspedisie het o.a. van die volgende vervoer gebruik gemaak : een kales ('n vervorming van die term calash, ook calêche, dus 'n oop koets) 14 ryperde, 8 karre, 7 waens en 289 trek- en padosse.<sup>107)</sup>

Sedert die sewentiger jare van die 17de eeu word ook ander rytuie as waens en karre vermeld. Die kommandeur het in 1676 oor 'n karos beskik, asook 'n kales waarmee damesgaste van die hawe na die Kasteel gebring is. Die kales is verder gebruik om die kommandeur se gaste op besigtigingsuitstappies te neem.<sup>108)</sup> Hierdie rytuie sou uit Holland ingevoer gewees het waar dit in dié tyd gewild was.

Toe daar op 30 November 1676 voorraadopname in die Kompanjie se stalle gemaak is, is 'n koets, 'n kales asook sewe plesierwaens opgeteken. Die plesierwa sou ooreengekom het met die Hollandse speelwagen.<sup>109)</sup>



Rytuiggebruik en -ontwikkeling is sterk deur die gebrek aan goeie, gebaande weë gekortwiek. Die harde, ongenaakbare Suid-Afrikaanse bodem het die pogings tot padmaak aan bande gelê. Snelvloeiende riviere, sandvlaktes en opeenvolgende bergreekse was van die grootste probleme wat oorkom moes word.<sup>110)</sup> Veral die Kaapse Vlakte het die nedersetters vrees ingeboesem. Die nedersetting kon dus nie vinnig uitbrei nie. Dit het positiewe gevolge ook gehad : hulle was o.a. genoodsaak om hulle eers in en rondom die Kaapse Skiereiland te vestig sodat die groot binnelandse ruimtes die handjievoll nedersetters nie ingesluk het nie.<sup>111)</sup>

Toe Van Riebeeck hier aangeland het, was daar net wilds- en Hottentotbeespaadjies. Van sy eerste take was om 'n soort pad vir sy waens te laat baan sodat hout uit die berge vervoer kon word. Hierdie eerste pad, "de wagenpad na 't bosch", het min of meer die roete van die huidige Hoofstraat na Wynberg gevolg.<sup>112)</sup> In 1664 het die Vryburgers d.m.v. 'n plakkaat opdrag gekry om die pad in hul omgewing self in stand te hou. Dit het vir die volgende honderd jaar die beleid van die Kompanjie gebly.<sup>113)</sup> Die toesig oor paaie is aan die landdros en heemrade opgedra. Hulle kon hulp by die boere vra en dié was verplig om slawe, gereedskap en waens beskikbaar te stel.<sup>114)</sup> Dit was nie 'n bevredigende stelsel nie aangesien die gereedskap ontoereikend was - net graaf, pik en koevoet is gebruik - en daar 'n groot tekort aan arbeid was.<sup>115)</sup> Hierdie gebrek aan behoorlike binnelandse verbindings het die ontwikkeling op velerlei gebiede tot die uiterste gestrem, want produkte kon nie behoorlik bemark word nie en die binneland was afgesny van die Kaap as kulturele sentrum.<sup>116)</sup> Teen die einde van die 17de eeu was daar drie paaie uit die Kaap na die binneland : noordwaarts by Rietvlei (vandag Koebergweg) verby agter Blouberg langs; noordooswaarts deur die hedendaagse Maitland, oos van die Tygerberg langs Klapmutsberg verby na die Berg-riviervallei; en ooswaarts oor die Eersterivier na Hottentots-Holland.<sup>117)</sup>

Die toestand van die paaie gedurende die 18de eeu het geen=  
sins verbeter nie. Dit was weinig meer as kronkelende wiel=  
spore wat oor klippe en deur slote in die ruwe veld uitgekerf  
is. In winterstye was hierdie spore, wat die een geslag na  
die ander gebruik het, meestal onbegaanbaar.<sup>118)</sup> Daar was  
geen brûe in die hele land nie, net ponte oor die grootste  
riviere soos die Berg- en Breërivier. Twee ondernemende boere  
wou op eie koste 'n brug oor die Bergrivier bou, maar is verbied  
omdat die pontenaar daaronder sou ly.<sup>119)</sup> Die pad het dus  
baie gekronkel om deur die beste driewe te gaan. Die pad  
langs die Valsbaaikus was van die slegste en verraderlikste,  
maar die mense was genoodsaak om dit te gebruik omdat verder  
weg van die see net sandvlaktes was. Hulle moes dus naby die  
waterkant op die harde sand ry. As die gety inkom, het die  
water soms tot in die wa gespoel.<sup>120)</sup>

Die strate van die Kaap was in net so 'n treurige toestand.  
Hulle het skuins berg af gelê met baie gate, asof wildevarke  
die plek omgevroetel het. Net soos die buitepaaie was hulle  
baie ongelyk en "hollebollich". Dit sou eers teen die einde  
van die 18de eeu met die Kaap onder Engelse bewind aandag kry.<sup>121)</sup>

Aangesien die gesteldheid van die pad die aard van die voertuig  
bepaal, is dit begryplik dat die voertuie besonder sterk ge=  
maak moes word en stadig sou wees. Dit het die belangrikheid  
van die ossewa in die vestigingsgeskiedenis aan die Kaap onder=  
streep. Ondanks die aanpassings van die wa by plaaslike omstan=  
dighede, het die koloniste gebuk gegaan onder die las van ge=  
durige herstelwerk. So word vermeld dat geen wa die reis van  
die Kaap na Swellendam voltooi het sonder dat groot reparasies  
nodig was nie.<sup>122)</sup>

Die bou en instandhouding van paaie was 'n voorvereiste vir ry=  
tuigontwikkeling, maar net so was die groei van die bevolking  
en die teel van beeste, perde en mulle.<sup>123)</sup>



Die Kaap was nooit 'n voorkeurgebied vir immigrante nie. 'n Dinamiese uitbreiding van die bevolking het in die eerste honderd-en-vyftig jaar ontbreek. Daar moes meestal op natuurlike aanwas staatgemaak word. Rytuigontwikkeling is hierdeur aan bande gelê.

Daar is reeds gewys op die afwesigheid van trekdier aan die Kaap by die aanvanklike vestiging alhier, asook dat pogings onmiddellik aangewend is om osse te verkry. Die os sou die vernaamste trekdier word. Die moeilike terrein en slegte paaie het 'n sterk trekdier genoodsaak. Die os was beter bestand teen siektes as ander trekdier. Dit wil nie sê dat die os nie ook deur vele gevare bedreig is nie. Onweer, wildediere, giftige plante, bosluise, vlieë, dors, koors en rooftogte het groot verliese meegebring, maar dit was altyd makliker om 'n os as 'n perd te vervang. Die Afrikanerbees het die gewildste ras vir trekdierdoeleindes geword. Hierdie ras het deur die kruising van Europese met inheemse rasse ontstaan. Die inheemse beeste het oorspronklik uit Abessinië saam met die suidwaarts trekkende inboorlingstamme gekom.<sup>124)</sup> Die osse was sterk en groot met lang bene en groot horings.<sup>125)</sup> Die aantal osse wat voor 'n wa ingespan is, het van streek tot streek gewissel en van die werkomstandighede afgehang. Tien osse vir ligte werk tot twintig osse vir swaar werk kon ingespan word.<sup>126)</sup>

Die manier van inspan aan die Kaap was volgens Kolbe anders as in Holland of elders in Europa. Die juk het op die skof agter die horings van die os gerus, en dit is nie aan die horings vasgemaak nie.<sup>127)</sup> Dit is aan 'n trektou gekoppel, behalwe die juk van die agterosse wat aan die disselboom bevestig is.<sup>128)</sup>

Die Hollanders was aan die perd as trekdier gewoond. Daarom het Jan van Riebeeck onmiddellik na sy aankoms die H.O.I.K. versoek om perde aan te stuur. Dit het baie stadig gegaan, maar teen 1662 was daar darem al 43 perde aan die Kaap. Hulle is vir ry, jag, patrolliewerk en teeldoelindes gebruik en net by uitsondering as trekdier aangewend, hoofsaaklik om-

dat die perde hier soveel kleiner en swakker as die swaar Nederlandse perde was. Hierdie verdeling van arbeid tussen perd en os is dwarsdeur die geskiedenis in Suid-Afrika gehandhaaf.<sup>129)</sup> Aanvanklik is Javaanse ponies ingevoer. Teen 1689 is daarin geslaag om Arabierhingste uit Persië na die Kaap te bring.<sup>130)</sup>

Die perde was baie blootgestel aan wildediere en perdesiektes. In 1719 is ongeveer 1 700 perde hieraan dood.<sup>131)</sup> Die nadeel van die Suid-Afrikaanse perd, soos reeds vermeld, was dat dit nie dieselfde trekvermoë as die Europese perd gehad het nie en ook kleiner was, maar aan die positiewe kantis vermeld dat die Suid-Afrikaanse perd taaier was, 'n langer asem gehad het met sterk hoewe wat nie beslaan hoef te word nie.<sup>132)</sup> Teen die middel van die 18de eeu het reisigers meegedeel dat min boere koetsperde aangehou het. Dié wat wel gehad het, het hulle ook as ryperde gebruik.<sup>133)</sup> Die perd het eers as trekdier tot sy reg begin kom toe paaie in die 19de eeu verbeter het.

Donkies het ook vroeg reeds in Suid-Afrika verskyn. In April 1656 het Jan van Riebeeck tien of twaalf donkies aangevra.<sup>134)</sup> Daarna word weinig melding van donkies gemaak sodat afgelei kan word dat hulle aanvanklik nie op groot skaal gebruik is nie. Die donkie se sterkpunte was sy gehardheid, uithouvermoë, vasvoetigheid, bestandheid teen siektes en dat hy 'n klein vreter was.<sup>135)</sup>

Muile is ook vroeg reeds aan die Kaap aangetref. Hulle is hoofsaaklik as trekdier vir rytuie gebruik.<sup>136)</sup> Hulle was uitstekende trek- en pakdiere. Die muil was sterker as 'n donkie met 'n groter uithouvermoë as 'n perd. Sy vel was ook taaier en minder sensitief. Hy het net so lank soos 'n perd gelewe, minder gekos, was vaster op sy voete en minder weerbarstig met swaar vragte op sy rug.<sup>137)</sup>

Die 17de eeu was dus 'n tydperk van vestiging nie net vir die koloniste nie, maar ook van veral die ossewa as belangrikste vervoermiddel. Daar was egter bedroewend min rytuie en soorte rytuie.<sup>138)</sup>

In die loop van die 18de eeu het die bevolking aan die Kaap stadig maar seker gegroei, hoofsaaklik d.m.v. natuurlike aanwas. Teen 1789 was daar reeds byna 22 000 blankes wat oor 'n baie groot gebied verspreid gewoon het. Die landsgrense het met die loop van die tyd steeds verder die binneland in ver=skuif. Teen 1798 was daar reeds vier uitgestrekte distrikte : die Kaapse distrik, Swellendam, Stellenbosch en Graaff-Reinet. Die Groot Visrivier was die oosgrens, na die noorde was dit Plettenbergsbaken naby die Oranjerivier en in die weste die Gamkasrivier en Swartberge. Kaapstad was die hoofsentrum, met Stellenbosch, Swellendam en Graaff-Reinet as groter dorpe, terwyl wydverspreide kleiner dorpies of gehuggies op ander plekke ontstaan het.<sup>139)</sup>

Die 18de-eeuse blanke bevolking kan hoofsaaklik in vier groepe verdeel word : die Kapenaars, waaronder die amptenare van die H.O.I.K. en die Kaapse inwoners tel; die wyn- en graanboere van die Boland; die dorpsbewoners van die groter dorpe wat meestal bestaan het uit handelaars, ambagsmanne, die predikant, landdros en onderwyser; en die jagters/veeboere wat 'n nomadiese lewe gelei het agter wild, weiveld en water aan.<sup>140)</sup>

Die ekonomiese bedrywighede van die mense het hoofsaaklik rondom die boerdery gedraai. Dit was grotendeels 'n bestaanseconomie waarin geld nie 'n groot rol gespeel het nie. Eintlik was dit net Kapenaars, die wyn- en graanboere nader aan die Kaap en in 'n mindere mate die dorpenaars wat beter kon lewe.

Rytuiggebruik en -ontwikkeling hang ten nouste met die peil van welvarendheid van die bevolking saam. Aan die Kaap het die ekonomie weens invloede van buite met spronge gevorder. In 1756 het die uitbreek van die oorlog tussen Frankryk en Engeland

'n groter skeepsverkeer om die Kaap tot gevolg gehad;<sup>141)</sup> in die tagtigerjare van die eeu was hier tydens die Amerikaanse Vryheidsoorlog 'n Franse garnisoen van vier duisend man om die Kaap te help verdedig teen 'n moontlike Britse inval; en in 1795 het die oorname van die Kaap deur die Britte ook die soldategetalle laat styg. Met die groter markte wat hierdie gebeure geskep het, het meer geld in omloop gekom en kon mense meer aan huise, klere en rytuie bestee. Dit het veral vir die Kapenaars en die bevolking naaste aan die Kaap gegeld. Die mense verder weg het weinig hierby gebaat.<sup>142)</sup>

In die binneland is hoofsaaklik van die perd, ossewa, perdewa en kar as vervoermiddels gebruik gemaak. Hierdie vervoermiddels is ook in en rondom Kaapstad gebruik, maar onder invloed van Europa en die Ooste, waar die lewenswyse in sommige kringe uitermate weelderig was, het vele luukserytuie in gebruik gekom. Die Kapenaars en veral die Kompanjie se amptenare het met groot vertoon in hul koetse rondgery. Dié koetse was dikwels met 'n familiewapen beskilder en met goue en silwer versierings verskoon. Selfs die tuie is versier, terwyl die binnkant van die koetse pragtig met duur stowwe beklee is. Die koetsier was in pragtige livrei gekleed. Daar is nie vir 'n ander rytuig uitgedraai nie, behalwe as dit die koets van iemand met 'n hoër rang was.<sup>143)</sup>

Om aan hierdie sug na vertoon 'n einde te maak, het die goewerneur-generaal van Batavia in 1755 'n plakkaat uitgevaardig. Dit was die sg. Prag-en-Praalwette. Dit is met etlike wysiginge op 31 Julie 1755 deur die Politieke Raad ook op die Kaap van toepassing gemaak. Nie minder as 29 artikels van die plakkaat handel oor rytuie, trekdiers en verwante sake nie.<sup>144)</sup> Die verbod op die besit van 'n koets behalwe deur die goewerneur, is aan die Kaap as ondoenlik beskou a.g.v. die weer en lang afstande. Net die koets van die goewerneur moegter van 'n wapen en verguldsel voorsien word. Opperkoopmanne kon hul rytuie met blomme versier, solank dit net nie met goud of silwer gedoen is nie. Almal van laer rang kon hul rytuie effe-

kleurig laat beskilder met die onderstel in 'n ander kleur. Die aantal perde wat voor 'n rytuig ingespan kon word, is in die Bataafse plakkaat tot vier of ses beperk. Dit is aan die Kaap nie toegepas nie a.g.v. landsomstandighede.<sup>145)</sup>

Die regulasies het die koloniste nie juis getref nie omdat rytuie skaars was. So sou die artikel wat plesierrytuie be= las, nie hier toegepas word nie omdat "hier geen andere ry= tuigen gehoude word as die sodanige die men tot zyn kostwinning of om daarmee na zyn bouwplaatsen te rijden komt te benoedigen". Waar die regulasies egter betrekking gehad het op onnodige pragvertoon, het die Politieke Raad nie geaarsel om dit toe te pas nie. Net gewone draagstoele is in die algemeen toegelaat. Die "chaisen a Porter", draagstoele met ruite en met goud of silwer versier, kon net deur die hoog= ste amptenare van die Kompanje gebruik word.<sup>146)</sup>

Ander beperkings wat in die plakkaat genoem word, is t.o.v. die stof waarmee die rytuie bekleed kon word. Slegs die goe= werneur en hoër amptenare mog geblomde of effekleurige fluweel gebruik het. Hulle het ook die alleenreg op tuie met silwer= of goue beslag gehad.<sup>147)</sup> Die moets en moenies t.o.v. die soort rytuie met hul toebehore is dus fyn uitgespel. Dit het egter nie die einde van weelderigheid by rytuie beteken nie. In die daaropvolgende jare is steeds vermeld dat prag en praal in ry= tuie en kleredrag voortgeduur het, veral in tye van ekonomiese voorspoed. In die 1780's met die Franse aan die Kaap en in die 1790's met die koms van die Engelse het dit gebeur.<sup>148)</sup>

Uit die beskrywinge wat reisigers nagelaat het, kan 'n duidelike prentjie van die verskillende vervoermiddels wat aan die Kaap gebruik is, verkry word. Ongelukkig gee die reisigers gewoon= lik nie beskrywings van die rytuie nie, maar word gewoonlik net die naam daarvan genoem. Dit is egter genoeg om te kan agter= kom dat die Kapenaars vele rytuie van Hollandse, Franse en Engelse oorsprong hier gebruik het.

Naas die ossewa was die perdewa die gewildste rytuig van die koloniste. Sy voordeel bō die ossewa was sy groter snelheid. Lady Anne Barnard het juis daarom in 1798 besluit om haar maandlange besigtigingstoer van die kolonie in 'n perdewa aan te durf, hoewel die huurgeld daarvoor, drie ghienies per dag, dubbeld so veel was as dié van 'n ossewa.<sup>149)</sup> Dit is meestal deur agt perde getrek, wat vir die Europese reisigers snaaks was. In Europa is rytuie deur hoogstens ses perde getrek en dan was dit ook net die adellikes s'n.<sup>150)</sup> Daar is ook met die perdewa gaan jag.<sup>151)</sup> Die perdewa kon dus as 'n plesier=rytuig beskou word.<sup>152)</sup> Die reisigers het dit dan inderdaad met die bolderwagen vergelyk of verwar.<sup>153)</sup>

Koetse of karosse is dwarsdeur die 18de eeu aan die Kaap aangetref. Die goewerneurs en van die ander hooggeplaaste amptenare het koetse gehad vir ritte na die kerk of Kompanjiestuin of waarmee ander kort ritte onderneem is. Die koetse was ook tot die beskikking van hulle gaste.<sup>154)</sup> In die algemeen word egter teen 1771 vermeld dat koetse selde of ooit gebruik is, hoewel hulle teen R2,40 per dag gehuur kon word.<sup>155)</sup> Koetse was nie geskik vir die landsomstandighede nie. In 1787 het die goewerneur die enigste chariot besit.<sup>156)</sup>

Die chaise of sjees (die reisigers het eintlik net die woord chaise gebruik) was in die laaste kwart van die 18de eeu blykbaar 'n gewilde rytuig vir die gewone man wat nie 'n wa of koets kon bekostig nie.<sup>157)</sup> Mense wat vermeld word as sou hulle in sulke voertuie gery het, was mnr. Dirk van Reenen, 'n gesiene Kaapse boer, bierbrouer en burgeroffisier, ds. Meent Borchers predikant op Stellenbosch van 1786-1830, en ene maj. Cockburn.<sup>158)</sup> Phaetons is aan die Kaap aangetref. In 1740 is 'n vrou in 'n phaeton opgemerk. Sy het self die leisels gehou.<sup>159)</sup>

Ander rytuie wat deur reisigers vermeld word, is 'n curricule<sup>160)</sup> gig,<sup>161)</sup> cabriolet<sup>162)</sup> en vis-à-vis. Lg. het eers aan die graaf van Queensberry behoort en is toe deur die landdros van Stellenbosch aangeskaf. Hy het dit Kaapstad toe gestuur om Lady Anne Barnard na Stellenbosch te bring.<sup>163)</sup> Dit is nie duidelik of



al bg. rytuie altyd dieselfde as in Europa was nie. Dis moontlik dat daar verskille was, en 'n eie Suid-Afrikaanse stempel kon al op die rytuie afgedruk gewees het.

Die eerste poskar is in 1783 deur die Burgersenaat tussen die Kaap en Stellenbosch in gebruik gestel. Dit was 'n oop kar wat baie na die Duitse poskar gelyk het.<sup>164)</sup>

Die draagstoel was in die 18de eeu 'n gewilde en modieuse vervoermiddel aan die Kaap. Dit was veral geskik vir die vervoer van vroue deur die slegte Kaapse strate en ook veel goedkoper as 'n huurkoets. Draagstoele is veral gebruik vir kuiertjies of om kerk toe te gaan. Dit is deur twee slawe gedra<sup>165)</sup> en gewoonlik in die voorhuis (voorportaal) van die Kaapse burgers gebêre.<sup>166)</sup> So het Von Dessin se draagstoel met sy draagbome op 'n voetstuk in sy voorhuis gestaan.<sup>167)</sup>

Interessant is die 18de-eeuse reisigers se opmerkings oor die Kaapse rygewoontes. Vele reisigers vermeld met watter spoed en behendigheid die drywers, meestal Maleiers, hul rytuie deur die Kaapse strate gestuur het.<sup>168)</sup> Daar was baie ongelukke a.g.v. die roekelose gejaag, asook omdat die drywer nie altyd nugter was nie en die strate baie ongelyk was.<sup>169)</sup> Die swepe is so hard geklap dat ruite van huise gebars het.<sup>170)</sup> Die owerheid het teen hierdie onverskillige manier van ry opgetree. Regulasies is uitgevaardig waarvolgens dit verpligtend was dat waens wat deur agt perde getrek is, in die Kaapse strate deur 'n slaaf gelei moes word. Rytuie moes links hou en drywers is verbied om hul swepe in die stadsgebied te klap. Ook moes alle eienaars van 1798 af hul registrasienommers, name en distrikte op die rytuig verf.<sup>171)</sup>

Die instelling van 'n belasting op rytuie genoem "carossengeld", deur die H.O.I.K. in 1793 om hul geldsake te verbeter, het groot verset van die burgers uitgelok. Om die verset te verminder het kommissarisse Nederburgh en Frijkenius besluit om dit alleen op rytuie vir "gemak en vermaak" van toepassing te maak. Uit

Stellenbosch en Drakenstein het berig gekom dat geen enkele rytuig hoegenaamd anders as vir noodsaaklike gebruik aangehou is nie. In die eerste jaar ná die instelling daarvan is net Rds. 502 ingesamel. Die kommissaris het later besluit om dié heffing stilswyend te laat verval eerder as om dit formeel in te trek.<sup>172)</sup> Hierdie stukkie geskiedenis toon duidelik dat rytuie vir gemak en vermaak nie aan die Kaap volop was nie.

In die 18de eeu het die perd tot sy reg begin kom. Dit is meermale as trekdier gebruik. In 1778 is Barb-Arabierhingste uit Suid-Amerika ingevoer, later ook uit Persië en Engeland. In 1796 is perde na Indië uitgevoer.<sup>173)</sup>

Teen die einde van die 18de eeu, veral met die stimulus van die Engelse bewindoorname, het rytuiggebruikers toegeneem. 'n Groter verskeidenheid rytuie was reeds te sien, maar dit kon nog glad nie met Europa vergelyk word nie. Die ekonomiese posisie van die meeste koloniste en die nuwe landsomstandighede wat goeie paaie onmoontlik gemaak het, het nie 'n wye verskeidenheid toegelaat nie. Die ossewa, perdewa en kar was steeds die staatmakers. Die vestigingsperiode was egter in 'n groot mate afgeloop. Groter uitbreiding en ontwikkeling sou in die 19de eeu volg.



### 3.0.0 DIE HOOGTEPUNT VAN DIE 19DE EEU : EUROPA STEL DIE VOORBEELD.

#### 3.1.0 Faktore wat rytuiggebruik en -ontwikkeling beïnvloed het.

##### 3.1.1 Paaie

Die paaie is aansienlik verbeter deurdat padboukonstruksie drasties aangepas en gemoderniseer is. Die eer hiervoor kom die twee skotte Thomas Telford (1757-1834) en John Loudon McAdam (1756-1836) toe. Telford was 'n opgeleide siviele ingenieur terwyl McAdam geen formele opleiding in dié rigting gehad het nie. Hulle staan dan ook as die vaders van moderne padkonstruksie bekend. Basies het hulle dieselfde beginsels toegepas, nl. die benutting van die natuurlike bodem. Veral McAdam het sy naam met sy padboumetodes verewig. Dit het die volgende behels. Die terrein is eers skoongemaak. Die eerste laag het bestaan uit sorgvuldig gekapte klip van 25mm. deur=snit en 'n massa van 130g. Die ondergrond moes natuurlike grond wees; geen spesiale fondasie is gelê nie. Die laag klippe moes eweredig versprei word, nl. 20cm. dik. Die verkeer op die pad het die klippe binne afsienbare tyd vergruis en vasgetrap deur=dat water daaroor gegiet is. Dit het uiteindelik 'n stewige oppervlakte verseker, bekend as die Macadampad.<sup>174)</sup> Die waarde van McAdam se stelsel lê verder daarin dat dit 'n goedkoop metode was en dat enige werker, hetsy man of vrou, gebruik kon word.<sup>175)</sup>

Dit was dus in Brittanje dat die padboukonstruksie ontwikkel en die rytuigbedryf gefloreer het. Brittanje sou eers later in die eeu sy leidende rol ten gunste van die Verenigde State verloor.

Die Engelse het die verbetering van paaie opgevolg met die verbetering van straatoppervlaktes. Klippe van eenvormige grootte is in goed gedreineerde fondasies in harde Romeinse sement gelê. Hierdie tipe sement, wat onder water kon verhard, is deur die Romeine uitgevind. Sodoende het dit die handelsnaam geword.

Teen die middel van die 19de eeu is Oxfordstraat in Londen met houtblokke uitgelê en met 'n dik laag warm pik waterdig gemaak. Die pik is later met koolteer bedek of vervang. Dit was die begin van die teer van strate.<sup>176)</sup>

Ná 1835 het daar van regeringskant verligting t.o.v. regulasies oor wielbreedtes, aantal trekdiere, ens., gekom deurdat hierdie beperkende regulasies opgehef is.

Die tolstelsel op paaie is na 1850 deur die opkoms van die spoorweë die nekslag toegedien. Die mense het verkies om vinniger en veiliger per trein teen 'n laer prys te ry as per pad waar die tolgelde per persoon hoër was. Die inkomste uit tolgeld het drasties afgeneem en dit nie meer die moeite werd gemaak nie.<sup>177)</sup>

Die verbetering van paaie is ná 1880 verder genoodsaak deur die toename in die bevolking en handel, asook die koms van die fiets en, teen die einde van die eeu, die motor.<sup>178)</sup>

### 3.1.2 'n Revolusie in rytuigbou

Die Industriële Revolusie wat in die 19de eeu momentum gekry het, het ook 'n tegniese revolusie in rytuigbou meegebring. Soos die tegnologie ontwikkel het, is nuwe gereedskap ter beskikking van die ambagsmanne gestel. Die ontwerpers en bouers kon meer aandag skenk aan praktiese voordele, hanteerbaarheid en snelheid i.p.v. die uiterlike vertoon wat in die vorige eeu nog oorheersend was.<sup>179)</sup>

Die grootste tegniese verbetering van rytuie was in die veringstelsel en aste. Die ellipsveer is in 1804 deur Obadiah Elliot van Lambeth gepatenteer. Dit het bestaan uit twee geboë bladvere waarvan die punte bevestig is om 'n ellips of skuitvorm aan te neem. Vir swaarder vragte is meer saamgestelde blaaie gebruik. Die bakwerk het direk op die veer gerus terwyl die

as onder die veer was. Deur hierdie ontwikkeling kon met die langwa en ander onderdele weggedoen word sodat die rytuigkonstruksie eenvoudiger, laer, ligter, eleganter en dus ook goedkoper geword het. Dit het tot 'n heel nuwe reeks rytuie gelei.<sup>180)</sup>

Die Engelsman Samuel Hobson van Long Acre in Londen was die rytuigbouer wat die meeste tot die ontwikkeling van die rytuig in die 19de eeu bygedra het. Deur sy toedoen het Long Acre, 'n sekere straat in Londen, vanaf 1824 die middelpunt van die Londense rytuigbedryf geword. Hy het alle meganiese onderdele van die rytuig verbeter en verfyn sonder om die estetiese af te skeep. Nuwe moontlikhede wat betref lyn, proporsie en kleur is bekend gestel. Verfynings soos voukappe vir landauiers, vensters, blindings, versteekte handvatsels, trappies wat uitvou as die deur oopgemaak word e.a. hulpmiddels vir gerief was aan hom te danke. Ook het hy die wiele van rytuie verklein. Teen 1850 was rytuie heelwat laer as vroeër. Die tegniese vooruitgang is in 1851 tydens die Great Exhibition in Londen onderstreep.<sup>181)</sup>

Hierdie tegniese vordering het die vraag na rytuie laat toeneem. Die ontwerpers en bouers het steeds meer met die voorkeure van spesifieke klante te doene gekry sodat 'n groter verskeidenheid ontstaan het.<sup>182)</sup>

### 3.1.3 Reise neem toe

Die Napoleontiese oorloë het baie mense groot dele van die wêreld laat sien. Ná die beëindiging daarvan wou hulle nog meer van die wêreld sien.<sup>183)</sup> Teen c.1838 het reisigers toeriste geword. Die Engelse het veral baie gereis, hoofsaaklik na Italië, om so opnuut die natuur, die landskap en die oorblyfsels van die Klassieke Oudheid te ontdek.<sup>184)</sup> Die Neo-Klassisistiese lewenstyl het dus reise in gewildheid laat toeneem. Elke een wat kon, wou avonturier en ontdekkingsreisiger wees. Nie

almal kon egter nuwe wêrelddele ontdek of ver lande besoek nie. Tog het geskrifte oor nuwe wêrelddele die reislus gestimuleer, al was dit dan ook net 'n plaaslike reis. Die opkoms van die middelstand het rytuie binne die vermoë van 'n groot deel van die bevolking gebring. Hulle kon dus gaan reis. Hierdie toename in reise het kleremodes eweneens beïnvloed. Waar vroeër byna geen bagasie saamgeneem is nie, het valiese en tasse met baie bykomstighede nou algemeen geword.<sup>185)</sup>

Nog faktore wat tot die toenemende gewildheid van rytuie bygedra het, was die beter bekamping van struikrowers op die paaie, die toename in die bevolkingsgetalle en die groter ekonomiese voorspoed. Die getal belasbare rytuie in Brittanje het bv. van 60 000 in 1814 tot 432 600 in 1874 toegeneem.<sup>186)</sup>

### 3.2.0 Die vernaamste soorte rytuie in Europa

Daar is reeds vermeld dat Brittanje vir die grootste deel van die 19de eeu die toon in rytuigontwikkeling en -gebruik aangeegee het. Hierdie land het ook die grootste invloed op Suid-Afrika gehad. Daarom word grotendeels na die Engelse rytuie gekyk.

Met die toename in die getal rytuie en dus ook in die getal rytuigbouers, het die verskeidenheid benaminge vir rytuie wat dikwels weinig van mekaar verskil het, al hoe meer verwarrend geword. Elke maker wou sy eie stempel op sy produk afdruk deur 'n eie naam te skep. Dit was o.a. ook 'n manier om sy produk verkoop te kry.<sup>187)</sup> Ene Philipson, die vise-president van die Instituut van Rytuigvervaardigers in Engeland, het dan ook al in 1885 gekla: "In phaetons we have the names Eugene, Emperor, Empress, Denmark, and so on, in endless variety. The consequences of such numerous names for slight variations are very unsatisfactory. We seldom find such names understood outside certain localities, and I, for one, will welcome any efficient plan

that may be devised to abolish such a puzzling state of affairs."<sup>188)</sup> Die kwessie is egter nooit opgelos nie, ook nie met die koms van die motor in die 20ste eeu nie. Dit skep vir navorsers tot vandag toe probleme.

### 3.2.1 Vierwielrytuie

Vir ontspanningsdoeleindes was die phaeton die gewildste. Die eienaar was self die leiselhouer. Verskillende soorte onder verskillende name is aangetref, afhangende van die doel waarvoor dit gebruik is en of dit vir iemand in die besonder gebou is.<sup>189)</sup> Die mailphaeton, wat teen c.1828 sy verskyning gemaak het, het wat sy bou betref baie na die poskoets gelyk, vandaar sy naam. Dit was geskik vir lang afstande. Die demi- of semi-mailphaeton was ligter.<sup>190)</sup> Die ponyphaeton is deur twee ponies getrek. Die "keb"-phaeton (cabphaeton) is as plesierrytuig deur duisende mense gebruik. Op die Vasteland het dit as milord bekend gestaan. Teen 1850 is dit ook as huurrituig gebruik. In 1870's het dit as die victoria herleef. Dit was lig en laag en is deur een perd getrek.<sup>191)</sup> Die mandjie-phaeton (basket phaeton) het 'n gevlegte, mandjievormige bakwerk van rottang gehad. Dit dateer uit c.1870 en is veral in die somer as vervoermiddel vir kinders gebruik. Die spiderphaeton dateer uit c.1880. Dit was lig en elegant.<sup>192)</sup>

Al hierdie soorte phaetons het 'n bak gehad wat hoog bo die aste gelê het, met 'n bankie bo die voorste as.<sup>193)</sup>

Die barouche was eintlik van Franse oorsprong, maar was in die 19de eeu in alle lande gewild. Dit is op mooiweersdae deur goeie mense gebruik wat dit kon bekostig om rituie vir verskillende doeleindes aan te hou.<sup>194)</sup>

Teen c.1838 is met die verbetering van die landau begin. Die kap kon heeltemal afgeslaan word sonder dat daar 'n lelike ophoping van materiaal was. Dit was goed geveer.<sup>195)</sup>

Die clarence was die produk van die nuwe rigting in ontwerp wat op die verskyning van die langwalose rytuig gevolg het. Dié rytuig is in c.1824 volgens die spesifikasies van hertog van Clarence - die latere koning Willem IV - gebou. Dit was eintlik die ou coupé wat as 'n rytuig sonder 'n langwa herontwerp is. Die koetsiersitplek is by die bakwerk ingebou terwyl die hele voorpaneel deur 'n venster vervang is.<sup>196)</sup>

Die brougham is in 1838 vir lord Brougham, voorsitter van die Britse Hoërhuis, gebou, ook volgens die nuwe beginsels van rytuigontwerp. Dit het elliptiese vere gehad, die langwa het verdwyn en die bakwerk is vir maklike toegang laat sak. Dit was die voorloper van die tipiese 19de-eeuse coupé. Dokters en ander professionele mense het dit graag gebruik.<sup>197)</sup>

Die wagonette het teen c.1845 as 'n familierytuig verskyn. Op die voorste dwarssitplek was daar plek vir twee mense terwyl vier of vyf mense daaragter op bankies wat na mekaar kyk, kon sit.<sup>198)</sup>

Die brik (brake, break) was groter as die wagonette met bankies wat sywaarts of na vore geplaas is. Dit is vir sport, jag en die vervoer van mense gebruik.<sup>199)</sup>

Koetse is nou alleenlik vir vorste e.a. hooggeplaastes gebou.<sup>200)</sup>

### 3.2.2 Tweewielrytuie

Die curricule, 'n tweewielrytuig wat deur twee perde getrek is, is tot diep in die 19de eeu gebruik. Dit het 'n agtersitplek vir 'n rykneg gehad. Die agterste paneel was in 'n ojiefkrul gevorm.<sup>201)</sup>

Die dog-kar (dog cart) het reeds vroeg in die 19de eeu as plattelandse rytuig verskyn. Dit het 'n groot, diep kis met Venesiese hortjies aan die sye gehad. Daarin is honde vir die jag vervoer. Vandaar dan die naam. Vier mense het op die

bankies bo-op die kis rug aan rug gesit. Die dog-kar is uit 'n gig ontwikkel. Later jare het dit verskillende vorms aangeneem. Dit het selfs 'n vierwielrytuig geword. Die kis met Venesiese hortjies het die kenmerkendste eienskap van die dogkar geword.<sup>202)</sup>

Die tilbury, deur die rytuigbouer Tilbury ontwerp en gebou, was 'n swaar kar met heelwat ysterwerk. Dit was uitstekend vir ruwe paaie en daarom 'n gewilde uitvoerproduk.<sup>203)</sup>

Die gig was in die 19de eeu steeds gewild, veral by handelsreisigers wat die platteland besoek het. Hierdie eenperdkar is ook dikwels uitgehuur.<sup>204)</sup> Verskillende variasies is aangeref. Die Stanhope gig is in c.1815 deur Tilbury vir Fitzroy Stanhope gebou en het vier vere gehad.<sup>205)</sup> Die dennett gig is deur die rytuigbouer Bennett van Finsbury ontwerp en gebou. (Die B in die naam van die kar het later 'n D geword.)<sup>206)</sup> Die buggy was 'n gig met 'n kap. Dit was 'n ligte kar wat vir spoed gebou is.<sup>207)</sup>

Die kabriolet het ook in die 19de eeu gewild gebly. Dit het na 'n curricule gelyk, maar is deur een perd getrek. Dit het i.p.v. 'n ryknegsitplek agter net 'n opgestopte platform gehad waarop 'n lyfkneg kon staan.

Die hansom cab, (of keb soos dit in Afrikaans genoem is) wat basies uit 'n kabriolet ontwikkel is en wat die bekendste huur-rytuig van die 19de eeu geword het, het 'n interessante geskiedenis. Joseph Hansom het in 1837 'n rytuig met groot wiele en vierkantige bakwerk ontwerp. Die drywer het op die dak gesit. Hierdie rytuig is deur Edward Bulnois verander deur kleiner wiele aan te bring. John Chapman, stigter en sekretaris van die Safety Cabriolet and Two-wheel Carriage Company het 'n veel veiliger keb, gebaseer op Bulnois se ontwerp, gebou. Die vorm wat hy daaraan gegee het, was die vorm wat dit die volgende sewentig jaar sou behou. Omdat daar so baie publisiteit aan Hansom se



model gegee is, is dié rytuig na hom vernoem. Die drywersitplek is na hoog agter verskuif sodat sy gewig dié van die passasiers gebalanseer het.<sup>208)</sup>

Die ralli cart van die einde 19de eeu het dieselfde soort sitplekke en voetplank as die dog-kar gehad, maar die bak is verlaag deur die disselbome aan die binnekant daarvan i.p.v. onderdeur te laat loop. Dit het geboë sypaneel gehad wat oor die wiele gebuig het.<sup>209)</sup>

Die governess cart dateer ook uit die einde van die 19de eeu. Die bak was laag met 'n ronde komvorm, heeltemal toe, en met 'n deurtjie aan die agterkant. Dit is deur 'n ponie getrek. Dit was 'n gesogte rytuig om kinders mee te vervoer op die platteland.<sup>210)</sup>

Die meeste plattelandse soorte tweewielrytuie het na die koms van die spoorweë aan boere behoort.<sup>211)</sup>

### 3.3.0 Rytuie in die VSA

Byna al die private rytuie in die VSA was aanvanklik van Engelse en Franse oorsprong. Grootskaalse rytuigbouery in die VSA dateer terug na 1813 toe Lewis Downing in Concord, New Hampshire, sy koetse begin bou het wat later groot roem verwerf het. Die Amerikaners het die Europese style gevolg, maar aan die ligte Franse rytuie voorkeur gegee. Terselfdertyd het hulle gepoog om dit by hul eie omstandighede aan te pas. Uit die oogpunt van die Europeër was die Amerikaanse rytuie lelik en smakeloos, maar die waarde van hul ligte en duursame bakvorms is orals erken.<sup>212)</sup>

Die vraag na klein rytuie het jaarliks toegeneem. In 1850 was daar reeds meer as duisend rytuigbouers. Die werk is stadig en met die hand gedoen sodat 'n rytuig tot \$500 gekos het. Jacob Huntington van Massachusetts het egter net ná 1850



'n deurbraak gemaak deur met die massaproduksie van onderdele d.m.v. masjinerie rytuie teen \$50 tot \$100 te verkoop. Ander het hom gevolg en rytuie het binne die bereik van almal gekom. Die rytuigbedryf het vinnig opgang gemaak sodat teen 1896 reeds tweemiljoen rytuie vervaardig was.<sup>213)</sup>

Die mees tipiese rytuig van die Amerikaners was die buggy. Dit dateer uit 1826. Die ontwerper het die Duitse wa as model vir die raamwerk gebruik en daarop 'n ligte, skinkbordtype bakwerk geplaas. Die naam is aan die Engelse buggy ontleen, maar verder hoegenaamd nie daarmee ooreengestem nie. Die Amerikaanse buggy het vier wiele gehad. Die ligte bakwerk is op twee dwarsgeplaasde ellipsvere voor en agter gemonteer. Die ligte gewig kon toegeskryf word aan die gebruik van Amerikaanse notehout (hickory) vir die bakwerk en okkerneuthout vir die wiele. Die buggy was goedkoop, wat toegeskryf kan word aan massaproduksie deur die gebruik van masjinerie en goeie vakmense.<sup>214)</sup>

#### 3.4.0 Rytuie vir openbare vervoer

Die poskoets was die mees tipiese en gewildste voertuig vir reis in die eerste helfte van die 19de eeu. Teen c.1800 het passasierskoetse wat sterker en swaarder as poskoetse gebou was sodat hulle meer bagasie en passasiers buite op die dak kon dra, hulle verskyning begin maak. Dit het ook elliptiese vere gekry.<sup>215)</sup>

Die eerste omnibusse is in 1820 in Parys gebou. Die woord hou verband met die Latynse byvoeglike naamwoord omnis wat "vir almal" beteken. Die eerste omnibusse is in Julie 1829 deur Shillibeer in Londen gebou. Hulle kon 22 mense vervoer en is deur drie perde getrek. Later is 'n ligter omnibus vir twaalf passasiers gebou. In 1876 was dit 'n ligte, sterk rytuig wat 28 passasiers kon vervoer. Dit was die voorloper van die trem.<sup>216)</sup>

#### 4.0.0 RYTUIGGEBRUIK EN -ONTWIKKELING IN SUID-AFRIKA.

##### 4.1.0 Die tydvak tot 1850

Die Kaap het in 1806 'n permanente kolonie van Brittanje geword. Hierdie magtige land sou van nou af 'n groot invloed op Suid-Afrika uitoefen. Die faktore wat die rytuigbedryf in Europa gestimuleer het, het Suid-Afrika ook beïnvloed. Die blanke bevolking het sterk gegroei, veral deur immigrasie. In 1820 het 'n paar duisend Britse Setlaars hulle aan die Kaap gevestig, veral in die oostelike deel van die land. In 1806 was die blanke bevolking 86 495; in 1828 het dit gestyg tot 127 689, in 1843 tot 160 396 en in 1858 tot 267 096. Die noordwaartse trek van veeboere het voortgeduur. Met die Groot Trek in 1836 tot 1846 het die Afrikaners die binneland tot in Natal en Transvaal oopgestel. Daardeur is groter behoeftes veral ook t.o.v. vervoermiddels en vervoerweë geskep.<sup>217)</sup>

##### 4.1.1 Paaie

Die toestand van die paaie was aan die begin van die 19de eeu steeds haglik. Die meeste paaie was slegs boerpaaie of twee spore.<sup>218)</sup> Met die aanwas van die bevolking, die snelle groei van bestaande dorpe, asook die stigting van nuwe dorpe, het die verbetering van paaie noodsaaklik geword. Verder was daar toenemende posverkeer, die voortdurende oorloë aan die oosgrens en die toename in handel a.g.v. die vryer handelsbeleid van die Engelse in vergelyking met die H.O.I.K. Beter boerderymetodes, veral die ontwikkelende wolboere, het verder groter eise aan die paaie veral na hawedorpe, gestel.<sup>219)</sup>

Vóór 1828 is die padbou nog deur veldkornette en baaspadmakers behartig. Tydige uitkoms het met die inskakeling van die Royal Engineers gekom. Hulle was Britse militêre personeel wat oor die nodige tegniese kennis omtrent plofstowwe, landmetingsapparaat en padbou beskik het. In 1822 het hulle opdrag gekry om die Franschoekpas te bou en met die bou en herstel van paaie in die algemeen te help.<sup>220)</sup>

Die beheer van paaie is na 1828 in die hande van die burgerlike kommissaris geplaas. Daar is ook 'n gekombineerde departement van die landmeter-generaal, siviele ingenieurs en die superintendant van openbare werke in die lewde geroep. Aan die hoof hiervan was maj. C.C. Michell. Hy was verantwoordelik vir die opstel van planne vir die nuwe Sir Lowryspas, Houwhoek- en Michellspas.<sup>221)</sup> Dit was net die begin en het die behoefte aan 'n afsonderlike administratiewe en funksionele padboustelsel dringend na vore gebring.<sup>222)</sup>

In 1843 het die koloniale sekretaris, John Montagu, opdrag gegee vir die stigting van die Sentrale Weëraad, wat belangrike werk sou doen. Hy het hom ook beywer vir die instelling van distriksrade (Divisional Boards) wat moes toesig hou oor die bestuur en verbetering van sekondêre paaie in die onderskeie distrikte. Die distriksrade het uit vier verkose grondeienaars onder voorsitterskap van die burgerlike kommissaris bestaan. Die distriksrade is in 1855 tot volwaardige afdelingsrade omgeskep.<sup>223)</sup>

In 1858 is die Sentrale Weëraad vervang deur vier kommissarisse wat regstreeks onder die sentrale regering gestaan het. Hulle was verantwoordelik vir die bou en instandhouding van hoofpaaie.<sup>224)</sup>

John Montagu het baie vir beter paaie in die Kaapkolonie gedoen. Hy het die arbeidsprobleem opgelos deur van bandiete gebruik te maak.<sup>225)</sup> Voorheen was die slaaf die tradisionele padwerker. Die bandiete, meestal Kleurlinge, is in groot getalle in padkampe versamel. Hierdeur is hulle lot ook in 'n groot mate verbeter.<sup>226)</sup> Teen 1857 het die swartmense en Kleurlinge in toenemende mate as vrye arbeiders op die paaie begin werk en so 'n groot bydrae gelewer.<sup>227)</sup>

Tussen 1843 en 1858 is die belangrikste hoofpaaie, passe en brûe o.l.v. Michell, Montagu, A.G. Bain e.a. gebou. In 1843 was daar nog net een goeie pad oor die berge, nl. Sir Lowryspas, wat in

1836 voltooi is.<sup>228)</sup> Die ander passe wat gevolg het, was Houwhoek (1847), Michellspas (1848), Montagupas (1852), Bainskloof (1853) en Greypas of Piekenierskloof (1859).<sup>229)</sup>

'n Belangrike mylpaal wat Montagu bereik het, was die bou van 'n harde pad oor die Kaapse Vlakte. Dit was 'n langgekoesterde ideaal. Reeds in 1724 is 'n poging aangewend om die waaisand te keer. Gevangenes en sewentig slawe het gras en wilde-olyf=boomsade geplant. Dit was 'n mislukking. Die roete moes met 'n ry paaltjies aangedui word. As die suidoostewind gewaai het, was die pad onbegaanbaar, selfs onsigbaar. Dit het agttien tot twintig osse gekos om 'n wynwa deur die sand te sleep, en dit het minstens vier uur gekos om 'n afstand van vier kilometer af te lê.<sup>230)</sup> In 1803 is weer eens regulasies neergelê om die waai=sand te beheer. In 1836 is boetes aan mense opgelê wat hulle skuldig gemaak het aan die ontworteling en verwoesting van struik, bosse en bome, of wat diere op kroongrond in die gebied laat wei het. Uitspannings is presies afgebaken. Daar is ook aanplantings van renosterbosse, hotnosvye, dennebome en verskillende soorte pyp- en rankgewasse gedoen. Hierdie pogings was ook vergeefs.<sup>231)</sup>

Montagu het nou ingevoerde Port Jacksonbome, Australiese mirte=bome en hakea laat plant om die sand te bind. Dit het geblyk suksesvol te wees.<sup>232)</sup> Saam met die aanplant van hierdie bome is die pad herbou. Die pad is plek-plek ongeveer vyf meter gelig. Keerwalle van ongeveer vier meter hoog is plek-plek langs die pad gebou om die ophoping van sand op die ryvlak te keer. Die keer=walle is ook beplant. Die pad het c.£40 000 gekos en 265 000 manure was vir die bou daarvan nodig. Dit is op 24 Desember 1845 amptelik ingewy.<sup>233)</sup>

Die betekenis van die Hardepad was groot. Net vier i.p.v. agt perde was nou nodig om 'n voertuig te trek. Reisgelde het verminder omdat die reistyd aansienlik verkort is. Die Weëraad het geskat dat die geldelike wins wat die publiek uit die Hardepad kry, nie minder as £20 000 per jaar was nie.<sup>234)</sup>

Die toestand van die Kaapse strate was in die 19de eeu steeds swak, hoewel die Engelse bewindhebbers verbeterings aangebring het. Die vernaamste strate is gegruis. In die somer is die strate natgegooi om dit teen die suidoostewind te beskerm. Na 'n seisoen se wind en 'n seisoen se winterreëns het klippe so groot soos hoender- of selfs volstruiseiers oral in die strate rondgelê. In 1854 en 1855 is houtblokke en plaveistene in Adderley-, Darling- en Sir Lowryweg gelê, maar dit was 'n mislukking. Die strate was steeds vol slaggate wat dit onveilig vir verkeer gemaak het. By die wamakers het toue rytuie gestaan wat herstel moes word.<sup>235)</sup>

Die ekonomiese betekenis van die verbetering van paaie was groot. Die landbou het vooruitgegaan. As gevolg van groter produksie het die buitelandse handel toegeneem. Uitvoere van landbougewasse het gestyg. Dit het die Kolonie 'n groter koopkrag oorsee gegee wat weer groter invoere tot gevolg gehad het. Die vooruitgang in die handel en landbou is egter belemmer deur die stadige groei van die bankwese en van die vervoerwese.<sup>236)</sup>

Die vervoerwese het wel baie by die verbetering van die paaie gebaat. Dit het direk aanleiding gegee tot 'n opbloei in die rytuigbedryf. Ligte vervoermiddels deur perde en muile getrek het op groot skaal hul verskyning op die pad gemaak.<sup>237)</sup>

In sy boek They were South Africans skryf John Bond oor die veranderinge in die vervoerwese in Suid-Afrika. As voorbeeld noem hy die geval van Hendrik Hamelberg, die jong regsgeleerde uit Nederland wat later die konsul-generaal van die Oranje Vrystaat in Europa sou word. Toe Hamelberg in 1855 aan die Kaap geland het, op pad na die Oranje Vrystaat, het hy eendaagse omnibustoere na Paarl en Stellenbosch onderneem "without realizing that only ten years earlier ordinary horsedrawn vehicles were a rarity on the Flats". Hamelberg het 'n buggy en twee perde gekoop om die reis na die Oranje-Vrystaat aan te pak. "A few years earlier he would have needed a wagon and fourteen oxen," aldus Bond.<sup>238)</sup>

Die rytuigbedryf het ook op 'n ander manier by die beter pad-administrasie en padbou gebaat. Deurdat ysterremskoene soveel skade aan paaie en passe aangerig het, het die Weëraad in 1850 ene Thos. Mellvil as padmagistraat aangestel om oortreders te vervolg wat onnodig van ysterremskoene gebruik maak. Op Mellvil se aanbeveling is twee konstabels vir dié doel by Montagupas en twee by Groot-Brakrivierhoogte aangestel. Dit het as stimulus vir die ontwikkeling van nuwe soorte remme gedien.<sup>239)</sup>

Dit moet onthou word dat die meeste paaie nog steeds sleg was. Daarom het dit nie gebaat om Engelse voertuie in te voer nie, behalwe om in Kaapstad en omstreke te gebruik.<sup>240)</sup>

#### 4.1.2 Verskillende rytuie in gebruik.

Aan die begin van die 19de eeu het die mense in Kaapstad meestal geloop of te perd gery. 'n Besoeker, Golovnin, vermeld dat hy seuns van vier of vyf jaar op goed geleerde bokke gesien ry het. Van die rytuie, waarvan daar nie veel was nie, was ook al ouderwets. Die goewerneur en hooggplaaste amptenare het met koetse gery.<sup>241)</sup>

Op die platteland het die ossewa en perdewa die gewildste voertuie gebly. Europese rytuie is slegs in en om Kaapstad veral deur gegoedes gebruik. Die enigste openbare vervoermiddel was die bolderwagen wat na Stellenbosch geloop het. Dit kan aanvaar word dat die genoemde bolderwagen eintlik 'n perdewa was wat vir die oorsese besoeker na die Hollandse eweknie gelyk het. Ander Hollandse rytuie in gebruik was die charette en Hollandse cabriole.<sup>242)</sup>

Engelse rytuie het met die Britse oornam van die Kaap in gewildheid toegeneem. Ver al met die opkoms van perderesies as sport tydens die goewerneurskap van lord Charles Somerset het

modebewuste Kapenaars graag by sulke geleenthede, wat in April en Oktober gehou is, met hul rytuie gespog. Dan is die elegante koets van die Goewerneur, in Londen gebou, asook die curricule en die calash gesien.<sup>243)</sup>

In 1822 vermeld William Bird, koloniale sekretaris aan die Kaap, ook die belangrikheid van sulke byeenkomste as spoggeleenthede vir die Kapenaars. Hy verklaar dat die mense in Engeland verbaas sou wees om in Suid-Afrika soveel modieuse curricles, chariots, barouches deur vier perde getrek, landaus, tilburys en dennets te sien. Die regsgeleerdes ry met barouches of curricles, die notaris met 'n gig, die geneesheer met 'n chariot, die dokter met 'n barouche of tilbury, en die apteker met 'n hack, d.i. 'n huurrituig.<sup>244)</sup> Dit het goed met die Kapenaars gegaan. Min mense, volgens Bird, het in Engeland die voorreg gehad om, soos aan die Kaap, op 'n Sondag op hul eie perd of in 'n curricule of barouche uit te ry. Selfs die minder gegoedes het 'n koetshuis en stalle besit, iets heel seldsaams elders in die wêreld.<sup>245)</sup>

Uit advertensies in die destydse koerante kan verder afgelei word watter rytuie die mense gebruik het. In die advertensies word chariots, phaetons, Stanhope gigs, buggies, gigs, curricles, ens. te koop aangebied. Die chariot was blykbaar baie gewild, ook onder boere.<sup>246)</sup>

In 1827 is die "Kaapsche kar" of Cape cart, die latere kapkar, wat iets anders was as 'n tentkar, buggy of curricule, as 'n gewilde kar vir private gebruik beskryf.<sup>247)</sup> Hierdie kar sou in die volgende dekades die mees tipiese rituig van veral die platelanders word.

Dit is interessant om na die pryse van verskillende rytuie in 1818 te kyk. 'n Gig is vir Rds.400 te koop aangebied, 'n barouche vir Rds. 220 en 'n phaeton vir Rds.450.<sup>248)</sup>



In 1841 is op 'n veiling die volgende rytuie aangebied : 'n Britzka, molwa, skotskar, kapkar en ook 'n palakynrytuig uit Kalkutta.<sup>249)</sup> 'n Paarlse boer se vervoermiddels was 'n wynwa, kapkar en oop kar.<sup>250)</sup>

Die skotskar, 'n stewige bakkar, met 'n dravermoë van 909kg., het reeds vroeg in die 19de eeu sy verskyning in Suid-Afrika gemaak. Dit was uiters geskik vir die aanry van gruis om paaie te maak en is ook as druiwekar gebruik. Deurdat die bak kon wip, was dit ook as 'n wipkar bekend.<sup>251)</sup>

Dit is dus duidelik dat rytuiggebruik in Suid-Afrika toegeneem het. Diegene wat dit kon bekostig, het ingevoerde Engelse rytuie gehad. Die tipiese Suid-Afrikaanse waens en karre was egter onder die gewone mense en boere baie gewild.

#### 4.1.3 Wetgewing

Met die toenemende gebruik van rytuie kon wetgewing nie agterweë bly nie. Ordonnansie 28 van 1828 het probeer om die hele vervoerwese te orden. Van die belangrikste bepalings was dat alle karre en waens na 1 Augustus 1828 geregistreer moes word; geen rytuig mog na skemer in 'n straat of deurgang gestaan het nie; oornag moes rytuie op die Boereplein, Markplein, Looiersplein, die oop stuk grond aan die einde van Roelandstraat, of op die grond tussen die bakkerij Amsterdam en die Somerset-hospitaal uitgespan word. Geen rytuig mog die deurgang belemmer het nie. Twee rytuie mog nie langs mekaar gestaan het nie. Geen voertuig met osse of meer as ses perde bespan, mog sonder 'n touleier deur die strate beweeg het nie. As 'n voertuig stilstaan, moes iemand die trekdieren voor vashou.<sup>252)</sup>

In 1830 is Ordonnansie no. 79 uitgevaardig teen die gewoonte om vinnig en onverskillig op openbare paaie te ry. 'n Boete van hoogstens £5 of tronkstraf kon opgelê word as iemand binne drie kilometer van 'n dorp of stad op 'n openbare pad mense se lewens met sy rygewoontes in gevaar gestel het.<sup>253)</sup>



#### 4.2.0 Die tydvak ná 1850.

Vir Suid-Afrika was die tweede helfte van die 19de eeu in meer as een opsig 'n tydperk van voorspoed. Die blanke bevolking het opvallend toegeneem. Teenoor 181 000 in 1865 was die getal in 1875 ongeveer 328 000 en in 1911 ongeveer 1 276 000. Met die ontdekking van diamante in 1867 en goud in 1886 het die eers oorheersend landbouland ook mynbouland geword. Die ekonomie is dramaties deur hierdie ommekeer gestimuleer. Verkeersweë moes hierby aangepas word. In 1859 is begin met die bou van die eerste spoorlyn tussen Kaapstad en Wellington. Teen die einde van die eeu was daar reeds 'n spoorwegnetwerk dwarsdeur die land.<sup>254)</sup> Kommunikasie met die buiteland is d.m.v. stoomskepe versnel. Suid-Afrika was nie meer afgesonderd nie. Die Industriële Revolusie het hier, net soos in Europa en Amerika, die lewenspatroon van die mense verander. Daar was geen gebruik= artikels oorsee beskikbaar wat nie ook hul weg na Suid-Afrika gevind het nie.

Hierdie faktore het op die rytuigbedryf ingewerk. Suid-Afrika het die invloed van die Europese lande, veral Brittanje, en van die VSA sterk gevoel. Hoewel die rytuigbedryf alhier gefloreer het en daar in die plaaslike aanvraag voorsien kon word, het die ingevoerde rytuie steeds 'n bedreiging gebly. Ver al Amerika met sy ligte en goedkoop rytuie het die plaaslike rytuigbouers soms moeilike tye laat beleef.<sup>255)</sup>

#### 4.2.1 Die rytuie

Rytue in Suid-Afrika het snel vermeerder en rytuigbouers het hul verskeidenheid aanmerklik uitgebrei. Tog kon hulle nie alles hier vervaardig nie. So byvoorbeeld is koetse en landaus nooit hier gebou nie. Dit is ingevoer.<sup>256)</sup> Vermoënde mense het steeds ingevoerde rytuie verkies sodat hier, veral in die stede, altyd 'n groot aantal oorsese rytuie was. Onder die huurrytuie was die ingevoerde victoria, landau en hansomke baie gewild.<sup>257)</sup>

Veral die hansomke het groot aftrek onder huurrituigeienaars gekry en het 'n algemene gesig in stede geword. Die eerste ke is in 1849 deur sir Robert Stanford na Suid-Afrika ingevoer. Tien jaar later was daar al sestig hansoms in Adderleystraat, Kaapstad; in 1902 was daar tweehonderd.<sup>258)</sup> In Durban het die riksja as huurrituig in die 1890's gewild geword.

Die gig het nog lank gewild gebly a.g.v. sy ligte gewig en die snelheid waarmee dit kon beweeg.<sup>260)</sup> Die trap cart het in die Afrikaanse volksmond trêppie geword en is ook plaaslik vervaardig. Dit was 'n eenperdkar. Blykbaar is die meeste eenperdkarre later as trêppies of trapkarre beskou.<sup>261)</sup>

Die Amerikaanse spider phaeton was in die VSA, Nieu-Seeland, Australië en Suid-Afrika baie gewild. Dit was lig en goed geveer, wat dit 'n uitstekende rituig vir Suid-Afrikaanse toestande gemaak het.<sup>262)</sup> Dit is later ook plaaslik gemaak en het die prestige-rituig van die gemiddelde Suid-Afrikaner geword. In die volksmond het dit as spaiders bekend geraak. Alle phaetons het later as spaiders bekend gestaan. Die oorspronklike naam is ontleen aan die voorkoms van die rituig. Dit het die indruk van 'n spinnekop geskep a.g.v. die vier hoë, dun wiele wyd uitmekaar, en die tweesitplekbak tussenin. Die spaiders is meestal swart geverf met geel wiele.<sup>263)</sup>

Die Engelse dog cart was ook 'n gewilde plattelandse rituig in Suid-Afrika. Dit het hier as dog-kar bekend gestaan en is baie deur boere gebruik.<sup>264)</sup> Reisigers het rug aan rug plaasgeneem op 'n hoë sitplek bestaande uit 'n kis met hortjies aan die sykante. Hierdie manier van sit kom ook by die trêppie en twyfelaar voor. Lg. kon die Suid-Afrikaanse weergawe van die dog-kar gewees het. Die twyfelaar het moontlik sy naam gekry omdat ditgelyk het asof die reisigers wat in verskillende rigtings kyk, twyfel watter kant toe hulle ry. 'n Ander ligte karretjie wat baie gewild was, die springbokkie, afgedruk in die rituigbouer C.G.E. Starke van die Noorder-Paarl se katalogus as no. 32, kon ook in 'n twyfelaar omskep word.<sup>265)</sup>

Ander ingevoerde rytuie wat hier gebruik is, was o.a. die surrey, 'n groot spaider,<sup>266)</sup> die rally-kar,<sup>267)</sup> ponie-phaeton, Ierse jaunting cart<sup>268)</sup> en steeds die barouche<sup>269)</sup>, asook die basket phaeton.<sup>270)</sup> Die brougham was vanaf die 1880's in Suid-Afrika te sien.<sup>271)</sup>

In die laat 19de eeu het Suid-Afrikaners al die bekende Engelse en ander Europese rytuie, Amerikaanse rytuie asook 'n groot aantal eie skeppinge tot hul beskikking gehad.<sup>272)</sup> Die eie Suid-Afrikaanse skeppinge was deurgaans verskillende soorte waens en karre. Onder die karre was die kapkar die gewildste. Dit is onder 'n wye verskeidenheid name bemark. Daar was egter bitter min verskille tussen die modelle. Dit het daarop neergekom dat die karre geverf of vernis is, yster- of nikkelbeslag, of groter of kleiner wiele gehad het.

#### 4.2.2 Openbare vervoer kry sy beslag.

Besoekers en reisigers kon van vroeg af rytuie huur. Die georganiseerde openbare vervoer het egter eers na die middel van die 19de eeu op dreef gekom.

Die poskar kon ook passasiers vervoer. Dit was dus die eerste openbare diens, hoewel net drie mense op 'n slag vervoer kon word. Dit was 'n uitputtende reis in so 'n poskar. Die poskar was onbedek, en passasiers het rug aan rug gesit met net dun ysterreelings aan die kante om aan vas te hou. Voor hulle was smal voetskoppe. Die rit was stamperig en vinnig met min rus=  
kans tussenin. Op die slegte paaie was dit moeilik om bo te bly.<sup>273)</sup>

Omstreeks 1830 het daar een maal per week poswaens van Kaapstad na Stellenbosch en die Paarl geloop. Dit het aan maatskappye behoort wat spesiaal vir dié doel gestig is. Die maatskappye het ook ryperde, karre en waens verhuur aan mense wat hierdie dorpe wou besoek.<sup>274)</sup>

Die eerste omnibus het in 1840 sy verskyning in Kaapstad gemaak. Hulle is ingevoer. Teen 1853 het die skeepsvrag en dus ook die ingevoerde omnibusse te duur geword. Die ingevoerde Engelse omnibusse, hoewel hulle meer prestigewaarde gehad het, was ook nie bestand teen die slegte paaie nie. Daarom is begin om omnibusse plaaslik te bou. Dit was ligte, bedekte rytuie met twee lang sitplekke aan beide sykante en 'n dwarsbank voor en is d.m.v. 'n deur aan die agterkant betree.<sup>275)</sup> Alle rytuie beter toegerus as die aanvanklike oopkarre het later as omnibusse bekend gestaan sodat dit vandag moeilik is om vas te stel watter rytuie wel op die verskillende roetes gebruik is.<sup>276)</sup>

Die opvolger van die omnibus was die diligence, 'n groter en swaarder rytuig met dwarssitplekke en 'n ingang aan die sykant. Perdewaens is ook gebruik.<sup>277)</sup>

Die koms van die spoorweë het die omnibusdienste swaar getref. Toe die Wynbergspoorlyn in 1864 oopgestel is, het omnibusmaatskappye hul gelde verminder en hul roetes verander deur dienste vanaf die stasie na die dorp in te stel. Dit het nie verhoed dat van hulle bankrot gespeel het nie.<sup>278)</sup>

Die slegte strate van Kaapstad het meegebring dat die trem bo die omnibus verkies is. Dit het teen die einde van die 19de eeu die vernaamste tipe vervoermiddel naas huurrituie in Kaapstad geword.<sup>279)</sup> Selfs die Paarl het in 1881 planne beraam om 'n tremlyn van die stasie na die middel van die dorp te bou. Dit is nooit verwesenlik nie.<sup>280)</sup>

Die ontdekking van diamante te Kimberley het tot georganiseerde vervoer na die binneland gelei. Die vertrekpunt was Wellington, die eindpunt van die spoorlyn. Daar was nog nie paaie en brûe nie, terwyl die bergpasse swak was. Die vervoermiddels was dus aanvanklik bokwaens, buggies, spaiders en kapkarre.<sup>281)</sup> Die gewildste "bus" vir die vervoer van passasiers na die diamantvelde was in 1871 eintlik 'n verewa met plek vir dertien passa-

siers. Dit was 'n hoë rytuig met 'n seiltent waarvan die sykante kon oprol. Agter was 'n rak waarop die bagasie gelaai is. Elke passasier kon net tien kg. bagasie saamvat. Die sitbanke was dwars gemonteer. Op elke bank, wat voorsien was van 'n reling=rug, kon drie mense sit. Op die voorste bank het die leiselhouer, drywer en 'n wag gesit. Die wa is deur agt perde getrek. Die rit was uitputtend met min ruskans. Die afstand na Kimberley is in nege dae afgelê. Die enigste geleentheid vir bene rek was as daar vir vars perde gestop is. Daar was baie ontberinge op so 'n reis, bv. vol riviere, wildediere, reënstorms, ens.<sup>282)</sup>

Verskeie maatskappye het ontstaan wat vervoerdienste na die diamantvelde en later die goudvelde van die Witwatersrand ingestel het. Fred en John Gibson se "Red Star line" was vroeg in die veld. George Heys se vervoerdiens het later met hulle saamgesmelt. Die Zeederberg-broers het meer in die noorde van die land ge-opereer.<sup>283)</sup>

Hierdie maatskappye het die eerste passasierskoetse uit die VSA ingevoer. Die Engelse poskoetse is nooit hier gebruik nie omdat dit vir beter paaie gebou is. Plaaslik is geen pos- of passasierskoetse op die patroon van die Engelse of Amerikaners gebou nie.<sup>284)</sup> Die koetse wat uit Amerika ingevoer is, was soortgelyk aan dié wat so 'n belangrike rol in die oopstelling en ontwikkeling van die Amerikaanse Weste gespeel het. Hulle is deur die Abbot Downing-maatskappy in Concord, New Hampshire, gebou.<sup>285)</sup> Met hierdie koetse is passasiers, pos en sekere soorte vrag vervoer. Daar was plek vir twaalf passasiers.<sup>286)</sup>

Nadat die spoornetwerk voltooi is, het hierdie tipe vervoer in onbruik geraak. Die bydrae van hierdie voertuie tot die oopstel van die Suid-Afrikaanse binneland sal egter nooit werklik na waarde geskat kan word nie.

#### 4.2.3 Trekdiere

Die os het in die 19de eeu en daarna steeds 'n gewilde trekdier gebly, veral vir plaaswerk en transportry, weens die landsomstandighede en veral die slegte paaie. Ostelery het dan ook in die 19de eeu 'n gespesialiseerde boerderyvertakking geword. Die osteler moes veral op sekere eienskappe van die os let en dit probeer verbeter, o.a. hoe 'n os sy pote neersit. Die ideaal was dat die minimum-wrywing veroorsaak moes word en die pote so min as moontlik gruis en warm sand moes optel. Omdat 'n os lief is om te slof, moes gekyk word dat hy sy pote ferm en reguit neersit. As sy pote geneig was om te gly, sou sy pote deur die warm sand geskaaf word. Die os moes ook nie sy pote sywaarts ophig nie, omdat die moontlikheid bestaan dat die os sy pote sou draai en daardeur sand tussen die kloue kry wat die skaafproses aanhelp. Die osse het ook soms skoene van rou leer gekry. Ander eienskappe van 'n goeie trekos was dat hy 'n goeie vleisdier met soliede kruisskywe moes wees sodat hy nie te gou dun word nie. Die os moes harde werk en droogtes kon weerstaan.<sup>287)</sup>

Die aandryf van 'n span osse is tot 'n fyn kuns ontwikkel wat elke boerseun vroeg in sy lewe moes aanleer. Die osse mog nie te skerp aangespreek word nie omdat dit hulle te gou sou uitput. Die rustye moes nie te lank wees nie omdat die ywer dan sou verflou. Die gebruik was om teen steiltes elke twee minute 'n blaaskans te gee.<sup>288)</sup>

Reisigers het die behendigheid van die drywers bewonder, veral die gebruik van die sweep. Die osse is selde raakgeslaan. Die punt van die sweep het net bokant die koppe langs geswiep. Die osse is net geslaan as dit werklik nodig was. Daar is baie op die stem van die drywer vertrou. Daardeur het pragtige dryfrympies ontstaan, uit ossename saamgestel, soos die drywer in 'n sangstem die osse aangemoedig het.<sup>289)</sup>

'n Interessante hulpmiddel vir die osdrywer was die osspoor waar-mee die agterosse aangewakker is. Dit was 'n lang stok met 'n

getande wieletjie vooraan. Die wieletjie is op die os se rug langs gerol. (So 'n ossspoor is nog in die C.P. Nel-museum in Oudtshoorn te sien.) 'n Kort en dik agterossambok is verder vir die agterosse gebruik.

Die perd as trekdier het eers na die verbetering van die paaie in Suid-Afrika tot sy reg begin kom. Die Suid-Afrikaanse perd het deur die toedoen van lord Charles Somerset baie verbeter. Daarna is gedurig gepoog om die gehalte verder te verbeter.

Muile is teen die einde van die 19de eeu meer gebruik, veral na die groot Runderpes van 1896 toe osse baie skaars geraak het. Tydens die Anglo-Boereoorlog van 1899-1902 het die Engelse muile van Suid-Amerika af ingevoer om met die transportwerk te help.<sup>290)</sup>



#### 5.0.0 DIE 20STE EEU : EINDE VAN DIE ERA VAN TREKDIERVERVOER= MIDDELS

Teen die einde van die 19de eeu het rytuie weer 'n oomblik van glorie beleef a.g.v. groot parades, die skepping van pragtige rytuie, die uitvinding van o.a. rubberwiele en die groter gemak van die rytuie.<sup>291)</sup> Dit was egter 'n laaste stuiptrekking, want die wêreld was nou ryp vir iets nuuts en revolusionêrs. Die spoorweg het ook reeds 'n groot deel van die wêreld oorspan. Die fiets het sodert die 1880's die wêreld ingeneem en gehelp om die mense vir die koms van die motor voor te berei. Die motor het in die 1890's sy verskyning gemaak.<sup>292)</sup>

Teen 1905 het die rytuigbedryf (a.g.v. die verskyning van die motor) byna heeltemal uit die Amerikaanse dorpe verdwyn. Baie mense het egter steeds in die rytuig geglo. In 1935 is daar bv. nog 3 000 buggies per jaar in die VSA gebou vir gebruik op die platteland en veral op slegte paaie.<sup>293)</sup>

Die motor het ook teen die einde van die 19de eeu sy verskyning in Suid-Afrika gemaak. Hoewel die eerste motor in 1897 in Johannesburg te sien was,<sup>294)</sup> het die Paarlse koerant De Paarl reeds in 1895 'n berig geplaas oor die rit van ene mnr. Evelyn Ellis in 'n Daimler, gebou deur Panhard en Levassor van Parys, in Engeland. Hierdie motor, oftewel "petrolaangedrewe rytuig", was 'n vierwiel-dogkar vir vier mense en twee tasse, wat 'n snelheid van 15 tot 20 kilometer per uur kon haal.<sup>295)</sup> Hieruit blyk dat die eerste motors op die trekdierrytuig gebaseer was.

Die motor het gou gewild geword. In 1898 is reeds uit die Paarl berig dat 'n mens elke dag "motorwagens" deur die Paarlse hoofstraat kon sien ry. 'n Paar here het 'n sindikaat gevorm ten einde 'n paar "motorwagens" in plaas van 'n trem deur die Paarlse strate te laat loop. Kort daarna is berig dat die Zuid-Afrikaansche Motor Kar Maatschappij vanaf 15 November 1898 twee motorkarre in gebruik sou neem wat tussen Lady Greybrugstasie en Onder-Paarl en vanaf Paarlstasie na die hoek van Lady Greystraat en terug sou loop.<sup>296)</sup>



Dit wil egter nie sê dat die rytuigbedryf summier verdwyn het nie. Dit het in die 20ste eeu steeds nog hoogtepunte beleef, veral in oorlogstye, soos gedurende die Eerste Wêreldoorlog, toe waens weer hoog in aanvraag was. Met die tradisionele konserwatisme, leefwyse en stoflike armoede van die Afrikaner het die trekdiervervoermiddel langer as in ander lande gewild gebly. In die twintigerjare het jong mense dit nog as 'n skande beskou om 'n motor as bruidskar te gebruik.<sup>297)</sup> Dit was eers in die dertigerjare dat die motor begin koning kraai het. Op die plase het die boere steeds voorkeur aan hul waens en karre gegee. Die era is nooit werklik afgesluit nie. Vandag nog word waens, veral in die Ciskei en Transkei, gebruik. Telkens as 'n petrolkrisis opduik, word waens en karre weer afgestof vir verdere diens.

#### 6.0.0 BESONDERE TREKDIERVERVOERMIDDELS IN SUID-AFRIKA.

Die ossewa en die kapkar met hul "afstammelinge" is nou aan die kultuurgeskiedenis van die Afrikaner gekoppel. Veral die ossewa neem 'n spesiale plek in omdat dit nie net die enigste vervoermiddel vir 'n groot deel van die geskiedenis van die Afrikanerpionier was nie, maar ook as huis, laer, kerk en hospitaal diens gedoen het. Met die ossewa is die wye ruimtes van Suider-Afrika oopgestel en beskaaf. Dat die rol van die ossewa deur die eeue besef en erken is, kan gesien word in die Afrikaanse volkstaal en nasionale simbole. Dit is deur digters en skrywers besing en gehuldig. Vele uitdrukkinge, woorde, name en idiome kan direk na die ossewa teruggevoer word. Dit het die simbool van die Afrikaner se vryheidsdrang en roepingsbewustheid geword. Daarom het dit 'n ereplek in die Suid-Afrikaanse nasionale wapen asook in die volkslied gekry.

##### 6.1.0 Die ossewa

Die Suid-Afrikaanse ossewa is op die Nederlandse boerewa van die 17de eeu gebaseer. Die Nederlandse boerewa het uit die Germaanse wa van die 15de eeu ontwikkel. As nog verder teruggegaan word, kan die oorspronklike konstruksie op rotstekeninge by Langön in Tossene, Swede, wat uit tussen 800 v.C. en 500 n.C. dateer, uitgeken word, soos reeds aangedui. Die basiese konstruksiepatroon was dus al vir meer as 2 000 jaar bekend toe Jan van Riebeeck in 1652 na die Kaap gekom het.<sup>298)</sup>

(Die belangrike rol van die ossewa in Suid-Afrika is grotendeels toe te skryf aan die bodemgesteldhede. Geen ander voertuig kon die byna onbegaanbare terrein aandurf nie. Daarmee saam het die os geblyk die mees geskikte trekdier in die omstandighede te wees.<sup>299)</sup>

Die ossewa het in Suid-Afrika as die kakebeenwa bekend geraak a.g.v. die boleerbome wat na agter opwaarts gebuig het. Dit

het die Boere aan die onderkaak van 'n bees of perd herinner.<sup>300)</sup>

Die vernaamste kenmerke van die wa was sy sterkte en die los konstruksie van die bostel op die onderstel. Dit was noodsaaklik om padskokke te weerstaan en ongelyktes in die pad te oorkom.<sup>301)</sup>

Die vorm van die Nederlandse boerewa is in die breë in die Suid-Afrikaanse kakebeenwa behou, insluitende die vorm van die sylere wat sterk na agter oploop.<sup>302)</sup> Noodsaaklike veranderinge moes mettertyd aangebring word om by plaaslike omstandighede aan te pas. So het die wa groter geword met groter wiele.<sup>303)</sup> Verder was die disselboom van die Suid-Afrikaanse wa lank en reguit met 'n oogbout en beuel voor vir aanhegting van die trektou. Die Nederlandse wa het 'n geboë en korter disselboom gehad omdat dit deur perde getrek is. By die kakebeenwa was die houtas met die skeen daarom waterpas met die onderste gedeelte van die asboom, terwyl die Nederlandse as effens na onder gerig was. Die sierlike hoë agterbord van die bak het hier verdwyn. Daarmee saam het die houtsnijwerk en kunssystersmeewerk op die agterbord en skamels by die Nederlandse wa nie hier voorgekom nie. Die enigste versierings op die kakebeenwa was geverfde patroontjies op die leerboompanele en blompatrone op die wakis, terwyl die leermannetjies in een of ander vorm afgewerk is. Die inheemse waens is van inheemse houtsoorte gemaak. Die kakebeenwa het 'n tent gehad, terwyl dit selde in Nederland voorgekom het omdat die waens uitsluitlik vir die vervoer van landbouprodukte gebruik is.<sup>304)</sup>

Die kakebeenwa stem in baie opsigte ooreen met die Conestoga-wa van die V.S.A. Dit is nie verbasend nie aangesien die Amerikaanse tentwa ook deur Hollandse immigrante daar bekend gestel is. Die Amerikaanse wa was egter groter en sterker as die kakebeenwa en die vorm van die tent het ook verskil. Dit is deur perde getrek.<sup>305)</sup>

Die Engelse boerewa het ook die Nederlandse boerewa as oorsprong gehad. Dit het in die 16de eeu na Engeland gekom. Die ooreenkomste is ook opmerklik. Die kleur van die Engelse wa was meestal blou met rooi wiele terwyl die kakebeenwa groen met rooi wiele was.<sup>306)</sup> Die Engelse wa was egter nie veerkragtig genoeg vir Suid-Afrikaanse omstandighede nie.<sup>307)</sup> Ook die latere Amerikaanse waens kon nie die Suid-Afrikaanse paaie baasraak nie ondanks die lae prys waarteen dit bekom kon word.

Die kakebeenwa het in Suid-Afrika tot omstreeks 1860 onveranderd gebly, waarna ysteraste en patentremme gebruik is.<sup>308)</sup> Met hierdie kleiner wysiginge is dit egter tot in die 20ste eeu deur o.a. verskillende wamakers in die Paarl gebou. Retief, De Ville en Kie. het hul model die Voortrekker genoem en dit as 'n swaar transportwa beskryf.<sup>309)</sup>

Reisigers in Suid-Afrika het die ossewa as vervoermiddel gebruik. Die meeste het saamgestem dat hierdie wa die beste tipe vervoer vir hulle doel was, goed gemaak en ruim.<sup>310)</sup> Die waens was egter duur. Sparrman het vir 'n nuwe wa Rds.200 betaal.<sup>311)</sup>

Die transportwa het die kakebeenwa grotendeels na 1860 vervang, veral ná die ontdekking van diamante en goud. Die vernaamste verskil was dat die waens langer, tot twintig voet, geword het, dat die lere met relings vervang is en met die tent weggedoen is. Soms is 'n verwyderbare halftent gebruik. Die wa het ook remme gekry.<sup>312)</sup> Die gewildheid van die transportwa in hierdie jare van voorspoed word duidelik geïllustreer deur na die verkeersdrukte na Kimberley te kyk. In 1885 het 18 185 waens goedere ter waarde van £231 862 na Kimberley vervoer. Gedurende die eerste Witwatersrandse goudstormloop het meer as 16 000 waens die spoorwegeindpunt by Ladysmith in een jaar aangedoen.<sup>313)</sup>

Die grootste kritiek wat teen die ossewa ingebring kon word, was sy stadige gang. So is die tydsamheid van die ossewa sterk beklemtoon deurdat 'n vrag wat vir Fichardt & Kie. in Bloemfontein bestem was in Julie 1862 uit Port Elizabeth ver-

trek en Bloemfontein eers in Januarie 1863 bereik het. Die ondoeltreffendheid van die transportwa in 'n tyd waar spoed belangrik geword het, is deur 'n berig in The Friend onderstreep : "The bullock-waggon is, however, a sorry reed to depend on. It is and has been a most valueable assistance when we could get nothing better, but is not quite equal to the occasion at all times. It is, unfortunately, too dependent upon so very many circumstances - drought and sickness paralyse it altogether; and generally speaking, it is just when a strain is put upon it that it breaks down."<sup>314)</sup>

Faktore wat 'n rol gespeel het om die ossewa vir transportwerk in onguns te bring, was stof, vasvalprobleme na reëns, droogtes en siektes onder die osse. Met die Runderpes in 1896-1898 het 'n groot skaarste aan osse ontstaan. Baie waens is langs die paaie gelaat om daar te vergaan. Dit het meegebring dat daar meer van muile en donkies as trekdiere gebruik gemaak is.<sup>315)</sup>

Die agttien- of twintigvoet-transportwa, ook bokwa genoem, kon 'n vrag van tot drie ton dra.<sup>316)</sup> Die sestienvoet-wa was die geskikste vir alle soorte werk. Dit kon vinniger oor slegte paaie vorder, hoewel dit nie so 'n swaar vrag kon dra nie.<sup>317)</sup>

Boere en transportryers wat van sterk en groot waens gehou het, het geweet watter wamakers goeie produkte gelewer het en is nie sommer deur smouse gekul nie. As die hout waarvan die wa gemaak is, nie goed droog was nie, het dit in die klimaatuiterstes gou probleme veroorsaak. Daarom het die mense geglo aan die wamakers wat goeie hout gebruik en hul betroubaarheid oor die jare bewys het.<sup>317)</sup>

Verskillende waens is in verskillende dele van die land as die beste beskou. Bobaaswaens was bv. die Nataller, Grahamstadter, Pêrelwa en Phillipswa.<sup>318)</sup> Die Grahamstadter, 'n agtienvoetwa, is as van die beste beskou. Daar was naels deur die wiele en deur die wabande sodat dit nie kon afskuif nie. Die disselboomarms is van twee sterk stukke yster gemaak. Die voortang het

van die ander waens verskil sodat die disselboom korter was, maar die krinkvermoë is hierdeur beperk. Hierdie wa het breë plankrelings gehad. Die rooster agter was 'n weinig laer en baie sterk. Die rem het ook verskil. Dit het met 'n hefboom i.p.v. 'n slinger gewerk. Die wa is deur sestien osse getrek en kon 'n vrag van vyf ton dra. Dit het ook bekend gestaan as 'n break through good-wa. In 1950 was dit nog steeds in aanvraag.<sup>319)</sup>

Twee ander goeie waens volgens C.F. Gronum, 'n transport-ryer van weleer, was altwee agttienvoet-waens uit die Boland, nl. die David Whitelaw-wa en die Pêrelwa wat deur Retief, De Ville en Kie. van die Paarl gemaak is. Dié twee waens se voortange was omtrent dieselfde. Hulle het drie balkies per reling gehad wat bietjie hoër as dié van die Grahamstadter gestaan het. Die vellings van die wiele was goed geklinknael. Hulle het vaste remslingers gehad.<sup>320)</sup>

P. Hyatt, 'n transportryer van die 1890's, het Natalgemaakte transportwaens bō die van die Kaapkolonie verkies omdat, volgens hom, eg. in ontwerp en vakmanskap beter was. Die verskille het by die voortang gelê. Die tang van die Kaapse wa was ru afgewerk en die disselboom sleg geanker. Vir elke drie disselbome wat by 'n Kaapse wa gebreek het, het een Natalse disselboom gebreek. Die langwa van 'n Natalwa kon makliker vervang word, terwyl die briek en tent ook beter was, aldus Hyatt.<sup>321)</sup>

Die Bolandse wynwa was in die vroeë 19de eeu al baie algemeen. Dit is op 'n ossewa-onderstel gebou. In 1816 het W.J. Naudé, 'n Franschhoekse boer, 'n wynwa gemaak wat vier lêers wyn kon vervoer. Vir hierdie ontwerp en produk het die Goewerneur hom gratifikasie van Rds.500 laat toekom. Sō 'n wynwa het bestaan uit vier stewige wiele en 'n buik van sterk balke of ronde pale wat oorlangs op die skamels gerus het. Die buik was effens hol sodat die vate daarin kon pas. Op die stuk buik wat agter die agterstel uitgesteek het, is 'n tent vir die transportryer aangebring.<sup>322)</sup>

In 1936 was 'n ossewa steeds 'n aanvaarbare vervoermiddel. Die landbousensus van daardie jaar het aangetoon dat daar nog meer as 87 000 waens was wat aan blanke boere en 28 000 wat aan swartmense behoort het. In 1960 was die syfers onderskeidelik 9 681 en 20 712 vir blanke boere en swartmense.<sup>323)</sup>

#### 6.2.0 Die perdewa

Daar is reeds gewag gemaak van die gewildheid van die perdewa as plesierrytuig in die 18de en 19de eeu. Hierdie wa was aanvanklik op die lees van die ossewa geskoei. Die reisigers het dan ook vermeld dat waens aan die Kaap deur perde en in die binneland deur osse getrek is.<sup>324)</sup> Die perdewa was in die vroeë 19de eeu egter ligter, vinniger en meer gerieflik ingerig om as reiswa,<sup>325)</sup> plesierwa<sup>326)</sup> en kuierwa<sup>327)</sup> te dien. Dit het 'n tent gehad. Binne is gekussingde sitbanke met leerbande opgehang om die ergste skokke te absorbeer, aangesien die wa nie vere gehad het nie. Die bande is aan die lere van die wa gekoppel. Daar kon selfs opgestopte armleunings, wat met leer bedek was, aan die sykante aangebring gewees het. Die sykante van die tent kon oprol.<sup>328)</sup>

Die waens is deur vier tot agt perde getrek. Om agt perde voor 'n wa gespan te sien, was vir die Europese reisigers iets vreemds aangesien net vorste in Europa soveel perde voor hul rytuie kon gebruik.<sup>329)</sup>

Die perdewa was van die weinige weelde-artikels wat die welgestelde boer aan die Kaap hom veroorloof het, saam met 'n aantal waardevolle perde.<sup>330)</sup>

Dat die perdewa ooreenkomste met Nederlandse waens vertoon het, is deur reisigers bevestig. In 1828 het 'n Nederlandse besoeker dit as 'n bolderwagen sonder die kenmerkende Nederlandse skilder- en beeldhoukuns beskryf.<sup>331)</sup> Dit is ook 'n speelwagen genoem. Die Nederlandse speelwagen was die gesinswa van die welgestelde boer. Dit was 'n ligte wa met banke en is beskilder.<sup>332)</sup> Die



speelwagen wat in 1831 aan die Kaap geadverteer is,<sup>333)</sup> kon dus 'n ingevoerde Nederlandse wa of 'n inheemse perdewa wat net s6 genoem is, gewees het.

In 1827 is 'n plesierwa op vere geadverteer. Die wa was binne van banke voorsien wat met perdehaar opgestop is.<sup>334)</sup> Met die aanbring van vere het die perdewa ook begin bekend staan as veerwa. Die verewa is onderskei van die veerloose ossewa of stampwa, hoewel dit op die model van die kakebeenwa gebou is. Die gewildheid van die waentjie het toegeneem nadat die paaie verbeter het en genoeg perde bekom kon word.<sup>335)</sup>

Muil- en perdevragwaens, ook met vere, het na die ingebruikneming van die Hardepad oor die Kaapse Vlakte die ossewa begin vervang. Dit was kleiner en ligter as die Grahamstadter en kon gevolglik vinniger beweeg terwyl dit 'n vrag van ongeveer drie ton kon dra. Dan is dit deur agt muile getrek.<sup>336)</sup> Met 'n perdewa kon tot tagtig kilometer per dag afgelê word.<sup>337)</sup>

Hierdie perdevragwaens moet nie met die ligte verewaentjie verwag word nie. Lg. was meestal die gesinsrytuig na die Nagmaal en ander geleenthede. Daarom het dit ook bekend gestaan as Nagmaalwaentjie. Dit was ook 'n gewilde bruidsrytuig en is die vierperdewa genoeg. Die waentjie het 'n byna vierkantige kaptent gehad met bankies binne.<sup>338)</sup> Daardeur het dit die naam kapwa gekry. Die perdewaentjie of kapwa was deurgaans in die later 19de eeu 'n algemene en gewilde rytuig van die boere, maar is ook gebruik om passasiers te vervoer, veral na die Diamantvelde.<sup>339)</sup>

Waens wat ook deur perde getrek is en vir boerdery gebruik is, was die molwa en trolliewa. Hulle het ná 1860 gewild geword. Die molwa was 'n ligte wa waarmee goedere vervoer is. Die voorwiele kon onder die wa deurkrink. Dit het vere gehad.<sup>340)</sup> Ook die trolliewa was 'n ligte verewaentjie. Dit het nie 'n langwa gehad nie. Die skamel was twee platysters waarop die wa se voorstel gerus het. Die een het op die ander gedraai as die wa krink. By trolliewaens was die twee platysters gewoonlik sirkel-



vormig. Die onderste yster het gedraai terwyl die boonste vas was. In Engels staan dit as fifth wheel bekend; in Afrikaans praat ons van 'n skamelbord of draaibord.<sup>341)</sup>

### 6.3.0 Die kapkar

Die kapkar het vir meer as 'n eeu deel van die Suid-Afrikaanse landskap gevorm. Dit is in hierdie land ontwikkel<sup>342)</sup> en kan tereg gesien word as 'n eie, Suid-Afrikaanse bydrae tot die rytuiggeskiedenis van die wêreld.

Die naam kapkar is ook 'n eie Afrikaanse woord. Die Engelse het dit as Cape cart vertaal, wat in die eerste plek nie op die geografiese naam Kaap geslaan het nie, maar dit was 'n op-die-klank-af ofte volksetimologiese vertaling van kapkar. Later in die 20ste eeu het dit meer gebeur dat mense van Kaapse kar sou praat bedoelende 'n kapkar.<sup>343)</sup> Hier het die Engelse invloed 'n rol gespeel.

Die kapkar was tot in die 1930's die vernaamste familierytuig van die Afrikaner, veral op die platteland. Nagenoeg elke boer het een besit vir kerk toe gaan en ander sosiale geleenthede.<sup>344)</sup>

Die gewildheid van die kapkar kan toegeskryf word aan sy stewige bou en hoë wiele wat dit baie geskik vir swak paaie gemaak het. Dit kon van twee tot ses mense vervoer en is deur twee of vier perde getrek.<sup>345)</sup>

Daar kan vandag net gespekuleer word oor die oorsprong van die kapkar asook oor sy verskyningsdatum. Dit kon ontwikkel het uit die oopkar wat as 'n gehalveerde wa beskou kan word. Jan van Riebeeck het reeds 'n oop kar vir swaar werk gebruik.<sup>346)</sup> Hierdie oop kar kon mettertyd 'n kap gekry het.

Nederlandse en Engelse rytuie kon ook as inspirasie gedien het. Die Nederlandse sjees was aan die Kaap bekend. Dit het teen die einde van die 18de eeu 'n kap gehad. Die kapsjees wat in

Brabant gebruik is, het twee bankies gehad en is van voor af bestyg,<sup>347)</sup> Die Engelse het die kapkar aan 'n dog-kar,<sup>348)</sup> curricle, gig en buggy<sup>349)</sup> verbind. Hierdie rytuie, veral lg., kon wel 'n invloed uitgeoefen het. Ook die poskar kon 'n invloed gehad het.<sup>350)</sup> Die kapkar was wel ná 1850 ook die poskar. Die possakke is agter op die draer geplaas.<sup>351)</sup>

Die naam kapkar is al in 1827 in koerante gebruik.<sup>352)</sup> In 1831 is 'n kapkar op 'n verkoping uit 'n insolvente boedel geadverteer.<sup>353)</sup> Die eerste afbeelding daarvan verskyn op 'n waterverfskildery van P. Chevenix Trench : "A Cape Boer returning from market" in 1855.<sup>354)</sup> Daar kan dus met 'n redelike mate van sekerheid beweer word dat die kapkar reeds in die begin van die 19de eeu gebruik is. Na die verbetering van die paaie sou sy gewildheid toegeneem het. Met die ontdekking van diamante teen 1870 was dit al 'n algemene reisvoertuig<sup>355)</sup> en in dieselfde tyd is dit as huurrituig in die Kaap gebruik.<sup>356)</sup>

In 1878 het 'n beskrywing van die kapkar in die Britse koerant, die Field, verskyn. Dit was na aanleiding van 'n kapkar wat op die Paryse skou in Frankryk uitgestal is. Spencer Todd, die kommissaris van die Kaap die Goeie Hoop by die skou, het in 'n brief aan die Field geskryf : "The Cape cart exhibited here, now sold, was purchased by the local Commission at the suggestion, I might almost say entreaty, of Sir Bartle Frere ... Until very lately the only conveyance used at the Cape, that is out of Cape Town, was the Cape Cart. In shape it is a dog cart, but it has a tent or hood of canvas lined with baize or cloth. The commoner carts have this hood fixed on them, only in the Eastern Province and more recently in Cape Town, is this hood made like that of a buggy to shut down ... these carts are very light. They generally hold four people, but as passenger carts they are longer and broader in the body, so as to give three seats for three persons on each, when they hold nine, including the driver. I wish the British public could know something about a capital Cape institution, for the cart is that."<sup>357)</sup> Hier het ons dus in een asem 'n goeie beskrywing van en loftuiging op die kapkar.

Die wamakers het in hulle katalogusse 'n groot verskeidenheid kapkarre onder verskillende name geadverteer. Hoewel die raamwerk basies dieselfde gebly het, was daar kleiner verskille om voorsiening vir verskillende mense se smaak en behoeftes te maak. Daar was karre vir twee, vier of ses mense, karre wat vernis is, met verskillende soorte kussings, karre vir verskillende gebruike, ens.<sup>358)</sup> In Retief, De Ville en Kie van die Paarl se katalogus is ongeveer 25 verskillende modelle afgedruk.<sup>359)</sup>

Die buggy wat sy naam aan die Engelse buggy ontleen het, was 'n ligter kapkar, meestal vir twee mense. Dit het 'n kis onder die sitplek gehad en 'n rak vir bagasie agter. Die kap kon afslaan. Dit het ook bekend gestaan as 'n Kaapse buggy, synde 'n letterlike aanpassing van die Cape buggy. 'n Verskil van die kapkar, waarvan die voorste sitplek vorentoe of agtertoe kon skuif om die kar te balanseer, was dat die buggy deur die pak van die bagasie gestabiliseer is.<sup>360)</sup>

Die oop kar was naas die kapkar die gewildste kar in Suid-Afrika. Hoewel dit in die 20ste eeu as bokkiekar bekend geraak het, is dit nooit in die vorige eeu só genoem nie.<sup>361)</sup> Dit was 'n tweewielkar sonder 'n kap met sylere wat soos dié van 'n kakebeenwa gelyk het. Die bokkiekar kan dus beskryf word as 'n halwe kakebeenwa. Dit het twee bankies met los klapperhaar kussings daarop gehad.<sup>362)</sup> Soms is dit ook 'n bokkar genoem. Dit was die werksrytuig van die boer waarmee kleiner goedere vervoer kon word. Aan die agterkant het dit 'n verwyderbare karet gehad wat die twee lere verbind het. Die bokkiekar kon 'n los kap gehad het. Dan is daarna verwys as 'n bokkie-kapkar. Die ladismither was 'n oop kar vir vier mense. Onder die agterste sitplek was 'n kis.<sup>363)</sup> Daar is ook van 'n langleerkar gepraat as die lere langer as gewoonlik was. Dit kon 'n vaste kap gehad het.<sup>264)</sup>

# VERWYSINGS

1. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 1.
2. L. Tarr : The history of the carriage, p. 15.
3. Ibid., p. 9.
4. M.C.E. van Schoor : Ons herdenk : die ontwikkeling van ons vervoerwese in die 19de eeu - 'n epiiese verhaal (Die Taalgenoot, April/Mei 1958, p. 27).
5. L. Tarr : The history of the carriage, pp. 18-20.
6. R.A. Salaman : Dictionary of tools used in the woodworking and allied trades, p. 503.
7. W. Slob : Het paard in de landbouw, p. 48.
8. R.A. Salaman : Dictionary of tools used in the woodworking and allied trades, p. 503.
9. J. Malan : Rytuie van weleer, pp. 1-2.
10. R.A. Salaman : Dictionary of tools used in the woodworking and allied trades, p. 504.
11. L. Tarr : The history of the carriage, p. 21; W. Slob : Het paard in de landbouw, pp. 53-54.
12. L. Tarr : The history of the carriage, pp. 23-25.
13. Ibid., p. 49-51.
14. Carriage Journal, Junie 1963, p. 11.
15. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 5.
16. L. Tarr : The history of the carriage, p. 114.
17. Ibid., pp. 134-135.
18. J. Walton : Ox-wagon : symbol of S.A. exploration and expansion (Latern, Maart 1976, p. 7).
19. J. Copeland : Roads and their traffic, p. 133.
20. L. Tarr : The history of the carriage, p. 120.
21. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 3.
22. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 25.
23. L. Tarr : The history of the carriage, p. 142.
24. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 3.

25. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 16.
26. L. Tarr : The history of the carriage, pp. 138-140.
27. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 9.
28. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 3.
29. L. Tarr : The history of the carriage, p. 139.
30. Ibid., p. 143.
31. Ibid., p. 153.
32. J. Malan : Rytuie van weleer, pp. 3-4; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 26.
33. L. Tarr : The history of the carriage, p. 156.
34. W. Slob : Het paard in de landbouw, p. 52.
35. L. Tarr : The history of the carriage, pp. 158-159.
36. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 10.
37. L. Tarr : The history of the carriage, p. 161; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 27.
38. W. Slob : Het paard in de landbouw, p. 79.
39. L. Tarr : The history of the carriage, p. 161.
40. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 4.
41. G.A. Thrupp : The history of coaches, pp. 28-29.
42. M. Watney : The elegant carriage, p. 12.
43. L. Tarr : The history of the carriage, p. 185.
44. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 32.
45. J. Walton : Ox-wagon : symbol of S.A. exploration and expansion (Latern, Maart 1976, p. 8).
46. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 13.
47. Carriage Journal, Maart 1964, p. 100.
48. L. Tarr : The history of the carriage, pp. 163, 177.
49. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 5.
50. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 30.
51. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 5.

52. Carriage Journal, Maart 1964, p. 102.
53. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 37.
54. L. Tarr : The history of the carriage, pp. 211, 214.
55. Ibid., p. 215.
56. Ibid, p. 215.
57. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 16.
58. W. Slob : Het paard in de landbouw, pp. 97, 101, 114.
59. W. Punt : Die kakebeenwa (Restorica, Augustus 1979, p. 19).
60. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 23.
61. J. Damase : Carriages, pp. 24, 30; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 41.
62. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 6.
63. J. Damase : Carriages, p. 39.
64. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 7.
65. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 50.
66. Ibid., p. 50; H. Braber : Van klep tot krat, pp. 145-147.
67. J. Damase : Carriages, p. 38.
68. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 43.
69. Ibid., p. 48; J. Damase : Carriages, p. 30.
70. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 6.
71. Ibid., p. 6; J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 34.
72. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 53; Carriage Journal, Somer 1964, p. 3.
73. H.B. Vos : Rijtuigen, pp. 90, 92.
74. H. Braber : Van klep tot krat, p. 148.
75. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 102.
76. Ibid., p. 99.
77. L. Tarr : The history of the carriage, p. 238.
78. J. Damase : Carriages, p. 90.

79. A. Bird : Roads and vehiches, p. 14.
80. T.C. Barker and C.I. Savage : An economic history of trans=port in Britain, p. 18.
81. A. Bird : Roads and vehicles, p. 3.
82. Carriage Journal, Maart 1964, p. 103.
83. A. Bird : Roads and vehicles, p. 77.
84. G.A. Thrupp : The history of coaches, pp. 55, 65, 66, 77;  
L. Tarr : The history of the carriage, p. 239.
85. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 7.
86. A. Bird : Roads and vehicles, p. 87; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 68; J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 80.
87. A. Bird : Roads and vehicles, p. 95.
88. Carriage Journal, Somer 1967, p. 27.
89. M. Watney : The elegant carriage, pp. 13, 17.
90. A. Bird : Roads and vehicles, p. 88.
91. Ibid., p. 87.
92. G.A. Thrupp : The history of coaches, pp. 108, 111, 114.
93. Carriage Journal, Herfs 1966, pp. 74, 75; A. Bird : Roads and vehicles, p. 88.
94. L. Tarr : The history of the carriage, p. 241.
95. Ibid., p. 243.
96. M. Watney : The elegant carriage, pp. 17-18.
97. L. Tarr : The history of the carriage, p. 243; G.A. Thrupp : The history of coaches, pp. 75, 80.
98. J. Damase : Carriages, p. 72.
99. L. de Swaan : Boerewa in Nederland (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Julie 1959, p. 19).
100. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 8.
101. W. Punt : Die kakebeenwa (Restorica, Augustus 1979, p. 19).
102. G.H. van Rooyen : Die perd in ons volkslewe (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Augustus 1945, p. 14).



103. J.A. van Riebeeck : Daghregister 1, p. 65.
104. A. Appel : Die geskiedenis van houtvoorsiening aan die Kaap, pp. 29-30.
105. H.C.V. Leibrandt : Precis of the Archives of the Cape of Good Hope 1, p. 80.
106. J.A. van Riebeeck : Daghregister 11, p. 102.
107. F. Valentyn : Description of the Cape of Good Hope with the matters concerning it, Vol. 1, p. 224.
108. A. van Riebeeck : Briewe (D.B. Bosman (red.) : Briewe van J.M. van Riebeeck en ander Riebeeckiana, pp. 43, 47).
109. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 20.
110. M.C.E. van Schoor : Ons herdenk : Die ontwikkeling van ons vervoerwese in die 19de eeu - 'n epiiese verhaal (Die Taalgenoot, April/Mei 1958, p. 4).
111. F.J. Potgieter : Suid-Afrika as kultuurbodem (P.W. Grobelaar (red.) : Mens en Land, p. 105).
112. E.E. Mossop : Old Cape highways, p. 11.
113. M.C.E. van Schoor : Ons herdenk : Die ontwikkeling van ons vervoerwese in die 19de eeu - 'n epiiese verhaal (Die Taalgenoot, April/Mei 1958, p. 4).
114. J.J. Smit : Die paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 16.
115. Ibid., p. 333.
116. V.C. Wood : Bergpasse van Kaapland (Lantern, Oktober 1957, p. 91).
117. E.E. Mossop : Old Cape highways, p. 18.
118. V.C. Wood : Bergpasse van Kaapland (Lantern, Oktober 1957, p. 90).
119. C.G. Botha : Social life and customs during the eighteenth century, p. 76.
120. R. Percival : An account of the Cape of Good Hope, p. 54.
121. C.G. Botha : Social life and customs during the eighteenth century, p. 19; Johanna Maria van Riebeeck : Briewe pp. 69, 78.
122. J.J. Smit : Die paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 6; J. Malan : Rytuie van Weleer, p. 23.
123. J. Malan : Rytuie van weleer, pp. 22-23.

124. W. Punt : Die kakebeenwa (Restorica, Augustus 1979, p. 19).
125. R. Percival : An account of the Cape of Good Hope, p. 56.
126. A.J. Coetzee : Met die rooi span (Die Brandwag, 10 April 1942, p. 17).
127. P. Kolbe : Naauwkeurige beskrywing ... I, pp. 133-134.
128. A. Sparrman : A vogage to the Cape of Good Hope I, p. 133.
129. G.H. van Rooyen : Die perd in ons volkslewe (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Augustus 1945, pp. 13, 14, 19).
130. J. Malan : Rytuie van Weleer, p. 22.
131. G.H. van Rooyen : Van ryperd tot vierperdewa (Ruiter, 16 Mei 1947, pp. 40-41).
132. R. Percival : An account of the Cape of Good Hope, p. 56;  
H. Lichtenstein : Reisen im Sudlichen Africa I, p. 49.
133. O.F. Mentzel : Vollständige beschreibung I, p. 207.
134. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 22.
135. Agricultural Journal, 20/9/1894, pp. 445-446.
136. C. Stewart (Vert.) : The travels of Mirza abu Taleb Khan, p. 72.
137. Agricultural Journal, 20/9/1894, pp. 445-446.
138. J. Malan : Rytuie van weleer, pp. 22-23.
139. J. Malan : Rytuie van weleer, pp. 24-25.
140. C.G. Botha : Social life and customs during the eighteenth century, p. 10.
141. J.J.F. Joubert : Die Kaapkolonie onder Ryk Tulbagh, pp. 41-42.
142. C.G. Botha : Social life and customs during the eighteenth century, p. 49.
143. J.J.F. Joubert : Die Kaapkolonie onder Ryk Tulbagh, p. 89.
144. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 26.
145. J.J.F. Joubert : Die Kaapkolonie onder Ryk Tulbagh, p. 97.
146. Ibid., p. 98.
147. Ibid., pp. 99-100.

148. C. de Jong : Reizen na die Kaap de Goede Hoop 1, pp. 141-142.  
H. Breton : Extract uit het rapport aan de vergadering van Zeventien gedaan ..., p. 28.
149. Lady Anne Barnard : Extracts from a journal ..., p. 412.
150. C. de Jong : Reizen na die Kaap de Goede Hoop I, p. 92.
151. Ibid., p. 39.
152. H. Oliver : Sedan Chair to horse-tram (South African Railways and Harbours magazine, Nov. 1944, p. 860).
153. G. Cnoll : Daghregister ..., p. 61; J. Barrow : An autobiographical memoir, p. 143.
154. Johanna van Riebeeck : Briewe, pp. 73, 78; C. de Jong : Reizen ... II, p. 77; J. White : Journal of a voyage to New South Wales, p. 98.
155. J. Bank : Journal ..., p. 436.
156. J. White : Journal of a voyage to New South Wales, p. 98.
157. C. de Jong : Reizen ... I, pp. 141-142.
158. S.D. Naude : Kaapse Plakkaatboek, deel 4, p. 235; Mary Anne Parker : A voyage round the world ..., pp. 33-34; William Duckitt : Diary, pp. 74-87; P.B. Borchers : An autobiographical memoir, p. 207.
159. W. Hickey : Memoirs, p. 106; O.F. Mentzel : Lebensgeschichte Herrn Rudolph Siegfried Allemans ..., p. 84.
160. Lady Anne Barnard : Extracts from a journal ..., p. 390.
161. S. Fairfax : Journal of my own proceedings at the Cape, p. 587.
162. R. Percival : An account of the Cape of Good Hope, p. 281.
163. Lady Anne Barnard : Extracts ... p. 398.
164. P.B. Borchers : An autobiographical memoir, p. 252; O.F. Mentzel : Vollständige beschreibung I, p. 58.
165. H. Oliver : Sedan chair to horse-tram (S.A.R. & H. Magazine, Nov. 1944, p. 860); P.B. Borchers : An autobiographical memoir, p. 206; C. de Jong : Reizen ... 1, p. 130.
166. Mary Ann Parker : A voyage round the world ..., p. 48.
167. J.L.M. Franken : 'n Kaapse huishoue. in die 18de eeu (Argief=jaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, jaargang 3, deel 1, 1940, p. 57).
168. Mary Ann Parker : A voyage round the world ..., p. 45.

169. C. de Jong : Reizen ... I, pp. 92-93.
170. C.G. Botha : Social life and customs during the 18th century, p. 20.
171. S. Fielding : Eight-horse power (Farmers' Weekly, 12/9/1973, p. 14); L.G. Green : In the land of afternoon, p. 124.
172. A.J. Boëseken : Die Nederlandse kommissaris en die 18de eeuse samelewing aan die Kaap, p. 378.
173. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 27.
174. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 91; T.C. Barker and C.I. Savage : An economic history of transport in Britain, pp. 54-55.
175. A. Bird : Roads and vehicles, p. 53.
176. Ibid., pp. 49, 61.
177. Ibid., p. 31, 36-37.
178. Ibid., p. 63.
179. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 96.
180. H.B. Vos : Rijtuigen, pp. 32-33.
181. A. Bird : Roads and vehicles, pp. 94-95.
182. M. Watney : The elegant carriage, p. 9.
183. J. Damase, Carriages, p. 80.
184. J. Jobé : Van koetsen en karossen. p. 95.
185. Ibid., pp. 95-96; H.B. Vos : Rijtuigen, p. 33.
186. J. Damase : Carriages, p. 80; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 95.
187. L. Tarr : The history of the carriage, p. 267.
188. M. Watney : The elegant carriage, pp. 9-10.
189. Ibid., p. 28.
190. J. Copeland : Roads and their traffic, p. 134.
191. G.A. Thrupp : The history of coaches, pp. 87-88.
192. M. Watney : The elegant carriage, pp. 33, 36.
193. H.B. Vos : Rijtuigen, p. 56.
194. L. Tarr : The history of the carriage, p. 268.

195. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 90; L. Tarr : The history of the carriage, p. 268.
196. A. Bird : Roads and vehicles, p. 94.
197. Ibid., p. 94; L. Tarr : The history of the carriage, p. 269.
198. M. Watney : The elegant carriage, p. 42.
199. Ibid., p. 45; L. Tarr : The history of the carriage, p. 270.
200. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 98.
201. M. Watney : The elegant carriage, p. 20.
202. Ibid., pp. 37-38; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 84.
203. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 84.
204. Ibid., p. 85.
205. Ibid., p. 83.
206. M. Watney : The elegant carriage, p. 23.
207. Ibid., p. 26.
208. A. Bird : Roads and vehicles, pp. 146-148.
209. M. Watney : The elegant carriage, p. 39.
210. Ibid., p. 40.
211. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 85.
212. J. Damase : Carriages, p. 118; L. Tarr : The history of the carriage, p. 271.
213. J. Damase : Carriages, pp. 115, 117.
214. L. Tarr : The history of the carriage, p. 271; J. Jobé : Van koetzen en karossen, p. 101.
215. L. Tarr : The history of the carriage, p. 274; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 115.
216. G.A. Thrupp : The history of coaches, pp. 121-122.
217. M.C.E. van Schoor : Ons herdenk : Die ontwikkeling van ons vervoerwese in die 19de eeu : 'n epiese verhaal (Die Taalgenoot, April/Mei 1958, p. 5); J. Malan : Rytuie van weleer, p. 27.
218. J.J. Smit : Die paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, pp. 5-6.

219. J.J. Smit : Die paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, pp. 46, 200; M.C.E. van Schoor : Ons herdenk ... (Die Taalgenoot, April/Mei 1958, p. 5).
220. J.J. Smit : Die paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, pp. 122, 333.
221. Ibid., pp. 116, 118.
222. Ibid., p. 334.
223. Ibid., p. 209.
224. Ibid., p. 338.
225. Ibid., p. 334.
226. E.E. Mossop : Old Cape highways, p. 37.
227. J.J. Smit : Die paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 337.
228. E.E. Mossop : Old Cape highways, p. 36.
229. V.C. Wood : Bergpasse van Kaapland (Lantern, Oktober 1957, p. 90).
230. E.E. Mossop : Old Cape highways, pp. 35-37.
231. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, pp. 257-258.
232. E.E. Mossop : Old Cape highways, p. 39.
233. J.C. van Pletzen : En die klop van ossewawiele (S.A.S. & H. Tydskrif, Aug. 1946, pp. 625-627).
234. Ibid., pp. 625-627; P.R. Coates : Track and trackless, p. 18.
235. P.R. Coates : Track and trackless, p. 37.
236. M.H. de Kock : The economic development of South Africa, p. 37.
237. M.C.E. van Schoor : Ons herdenk ... (Die Taalgenoot, April/Mei 1958, p. 6); W.A. Newman : Biographical memoir of John Montagu, p. 167.
238. J. Bond : They were South Africans, p. 105.
239. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 277.
240. P.R. Coates : Track and trackless, p. 15.
241. V.M. Golovnin : Detained in Simon's Bay ..., p. 59.
242. H. Oliver : Sedan chair to horse tram (S.A.R. & H. Magazine,

Nov. 1944, pp. 860-861); Lady Anne Barnard :  
South Africa a century ago, p. 43.

243. W.J. Burchell : Travels in the interior of South Africa 1, p. 27.
244. W.W. Bird : State of the Cape of Good Hope in 1822, pp. 147, 163.
245. H. Oliver : Sedan chair to horse tram (S.A.R. & H. Magazine, Nov. 1944, pp. 860-861).
246. Ibid., pp. 860-861.
247. Government Gazette, 15/6/1827.
248. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 11.
249. De Ware Afrikaner, 9/3/1841 en 30/11/1841.
250. De Ware Afrikaner, 21/9/1841.
251. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 11.
252. Government Gazette, 11/7/1828 en 18/7/1828.
253. Government Gazette, 19/11/1830.
254. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 35.
255. L.G. Green : In the land of afternoon, p. 128.
256. Wallis Roome, persoonlike onderhoud.
257. Die Landbouweekblad, 15/12/1964, pp. 117-118; L.G. Green : Grow lovely, growing old, pp. 222-223.
258. L.G. Green : Grow lovely, growing old, pp. 221-222.
259. De Paarl, 29/11/1892.
260. Lady Duff Gordon : Letters from the Cape, pp. 122-123.
261. W. Roome, persoonlike onderhoud; LAD IV, p. 15.
262. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 11.
263. Die Landbouweekblad, 15/12/1964, pp. 117-118; B. Baartman, persoonlike onderhoud.
264. Western Province Advertiser, 3/4/1880 en 10/6/1882; Die Patriot, 8/4/1881.
265. H. Solomon, persoonlike onderhoud.



266. Het Dagblad, 4/7/1898.
267. Voorwaarts, 17/9/1904.
268. C. Barter : The dorp and the veld or six months in Natal, p. 34.
269. Western Province Advertiser, 10/12/1881.
270. Ons Land, 16/7/1892.
271. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 38.
272. Ibid., p. 38.
273. P.R. Coates : Track and trackless, p. 14; W. Hawes : A description of the Cape Colony, pp. 18-19.
274. De Zuid-Afrikaan 1/6/1832; De Ware Afrikaan, 27/6/1839.
275. P.R. Coates : Track and trackless, p. 14.
276. Ibid., p. 14-15.
277. Ibid., p. 14.
278. Ibid., p. 35.
279. Ibid., p. 37.
280. Western Province Advertiser, 3/12/1881.
281. H. Klein : Stage coaches will roll again (The Outspan, 10 Augustus 1951, p. 25).
282. M.E. : Life on the Diamondfields, pp. 13-14.
283. H. Klein : Stage coaches will roll again (The Outspan, 10/8/1951, p. 25).
284. L.G. Green : In the land of afternoon, p. 130.
285. B. Fuller : Call back yesterday, p. 30.
286. G. Carr : Pioneer transport in S.A. (S.A.R. & H. Magazine, Des. 1950, pp. 769-771).
287. D.F. Naude : I was a transportrider (The Outspan, 23 Maart 1945, p. 37).
288. J.C. van Pletzen : En die klop van ossewawiele (S.A.S. & H. Magazine, Aug. 1946, p. 626-627).
289. B.H. van Breemen : Schetschen en beelden uit Zuid-Afrika, p. 28.
290. N. Devitt : Travel in the 90's (S.A.R. & H. Magazine, Jan. 1943, pp. 66-67).

291. J. Damase : Carriages, p. 83; L. Tarr : The history of the carriage, p. 295.
292. L. Tarr : The history of the carriage, p. 295.
293. J. Damase : Carriages, p. 118.
294. A.A. Telford : Yesterday's Dress, p. 172.
295. De Paarl, 7/9/1895.
296. Het Dagblad, 16/8/1898; De Kolonist 11/10/1898.
297. P.W. Grobbelaar, C.W. Hudson en H. v.d. Merwe : Boere= wysheid, p. 203.
298. J. Walton : The ox-wagon ... (Lantern, Maart 1976, p. 7-8).
299. W. Punt : Die kakebeenwa (Restorica, Augustus 1979, p. 19).
300. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p. 23.
301. C. Barter : The dorp and the veld, p. 45.
302. H.B. Vos : Rijtuigen, p. 89.
303. L. Weinthal : The story of the Cape to Cairo railway I, p. 231.
304. G.H. van Rooyen : Nederlandse boerewa en die kakebeenwa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Mei 1954, pp. 27, 30).
305. W. Punt : Die kakebeenwa (Restorica, Augustus 1979, p. 19).
306. H.V. Morton : In search of South Africa, pp. 82-83; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekker= tydperk I, p. 36.
307. G. Nicholson : The Cape and its colonists ..., p. 22.
308. L. Weinthal : The story of the Cape to Cairo railway I, p. 231.
309. Retief, De Ville en Kie : Katalogus, p. 78.
310. Sir Joseph Bank : Journal ..., p. 438; John Barrow : Travels into the interior of Southern Africa I, p. 3.
311. A. Sparrman : A voyage to the Cape of Good Hope I, pp. 116-117.
312. H.V. Morton : In search of South Africa, p. 82, W. Punt : Die kakebeenwa (Restorica, Aug. 1979, p. 19); C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, p. 39.

313. L.G. Green : In the land of afternoon, p. 125.
314. A.L. Muller (red.) : Die ekonomiese ontwikkeling in S.A.  
pp. 151-152.
315. H.J.L. du Toit : Koning van die grootpad (Tydskrif  
S.A.S. & H, Oktober 1943, p. 743).
316. N.C. Pollock and S. Agnew : A historical geography of  
South Africa, p. 108.
317. C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, p. 37;  
C. Barter : : The dorp and the veld, p. 45.
318. A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en  
Volkstaal, April 1969, p. 32).
319. C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, pp. 37-38;  
L.G. Green : In the land of afternoon, p. 126; Dept.  
van Statistiek (opsteller) : Suid-Afrikaanse Statistieke  
1970, p. J-21.
320. C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, p. 38.
321. S.P. Hyatt : The old transport road, p. 262.
322. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaap-  
land, p. 9.
323. E. Rosenthal : Old-time survivals in South Africa, p. 7;  
L.G. Green : In the land of afternoon, p. 126.
324. R. Gubbins : Extracts from letters, pp. 10-11; James Ewart :  
Journal, pp. 16-17.
325. C.I. Latrobe : Journal of a visit to South Africa ...., p. 38.
326. W.W. Bird : State of the Cape of Good Hope in 1822, p. 100.
327. W.J. Burchell : Travels in the interior of Southern Africa  
II, p. 135.
328. James Ewart : Journal, pp. 16-17; S.N. Eaton : Journal,  
p. 65; C.I. Latrobe : Journal of a visit to South  
Africa, p. 38.
329. J.G. Swaving : Uitstapje naar de Paarl (Het Nederduitsch  
Zuid-Afrikaansch Tydschrift, Vol. V, 1828, pp. 458-459).
330. J.W.D. Moodie : Ten years in South Africa II, p. 5.
331. J.G. Swaving : Uitstapje naar de Paarl (Het Nederduitsch  
Zuid-Afrikaansch Tydschrift, Vol. V, 1828, pp. 458-459).
332. H.B. Vos : Rytuigen, p. 86.

333. De Zuid-Afrikaan, 13/5/1831.
334. Government Gazette, 16/2/1827.
335. J. Walton : The ox-wagon (Latern, Maart 1976, p. 8).
336. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, p. 340.
337. W.A. Newman : Biographical memoir of John Montagu, pp. 203-204.
338. B. Spoelstra : Ons volkslewe, p. 43; G.J. van Zyl, Parow (Ons Erfenisprogram, S.A.U.K.).
339. Die Afrikaanse Patriot, 20/1/1882; A.B. Ellis : South African Sketches, pp. 2-3.
340. W. Roome : Die Wamakerstaal, p. 48.
341. A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1969, p. 33).
342. L.G. Green : In the land of afternoon, p. 129.
343. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 1.
344. Ibid., ; G. Kotzé, persoonlike onderhoud.
345. J.J. Smit : Paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, pp. 10-11.
346. J.A. van Riebeeck : Daghregister I, p. 65.
347. H.B. Vos : Rijtuigen, p. 105, plaat 28.
348. Cape Monthly Magazine, Vol. VIII, Januarie-Junie 1874, p. 298.
349. L.G. Green : In the land of afternoon, p. 129; A. Trollope : South Africa, p. 171.
350. G. Tylden : Saddlery and harness in South Africa, (Africana Notes and News, September 1962, p. 106).
351. W.V. Johnstone : The old coaching days (The Outspan, 6/4/1945, p. 22).
352. Government Gazette, 15/6/1827.
353. De Zuid-Afrikaan, 9/9/1831.
354. G. Tylden : Saddlery and harness in S.A. (Africana Notes and News, September 1965, p. 299).
355. Cape Monthly Magazine, Vol. VIII, Januarie-Junie 1874, p. 298.

- 356. G. Tylden : Saddlery and harness in South Africa (Africana Notes and News, Sept. 1962, p. 107).
- 357. G. Tylden : Saddlery and harness in South Africa (Africana Notes and News, Sept. 1962, pp. 107-109).
- 358. A.B. Baartman, persoonlike onderhoud.
- 359. Retief, De Ville en Kie. : Katalogus.
- 360. G. Tylden : Saddlery and harness in South Africa. (Africana Notes and News, Sept. 1962, p. 106); SESA 10, p. 571.
- 361. W. Roome, persoonlike onderhoud.
- 362. LAD IV.
- 363. OUD VI, p. 43.
- 364. K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.

AFDELING 11 : DIE WAMAKERSBEDRYF IN SUID-AFRIKA

### 7.0.0 ALGEMENE AGTERGROND.

Die ontwikkeling van rytuigbou in die vroeë geskiedenis lê ongelukkig in duisternis gehul. Die geskiedskrywers het op die produkte klem gelê, nie op die makers daarvan nie. Daarom kan net gespekuleer word oor die ontstaan en vroeë geskiedenis van rytuigbou. Daar kan natuurlik aanvaar word dat dieselfde faktore wat die ontwikkeling van vervoermiddels beïnvloed het, ook die rytuigbouers sou raak.

Die ambagte van wielmaker en grofsmid kan as die twee oudste ambagte beskou word. Hieruit sou die wamakersambag ontwikkel, hoewel die grofsmidsambag deur die eeue naas die wamakersambag bly voortbestaan het, maar die twee was altyd nou aan mekaar gekoppel.

Die wielmakersambag is so oud soos die wiel self. Dié ambag kan dus teruggevoer word tot c.3000 v.C. Dit het deur die eeue 'n belangrike ambag gebly, later as onderafdeling van die wamakersambag.

Die smidsambag word reeds vroeg in die Bybel genoem. Genesis 4:22 vermeld dat Silla, die vrou van Lameg, vir Tubal-Kain gebaar het. Hy was die vyfde geslag uit Kain, van ambag 'n smid wat allerhande koper- en ysterwerktuie gemaak het. Die grofsmidsambag het met die aanbreek van die Ystertydperk, ongeveer 1500 v.C., baie gewild geword. Alle yster wat geproduseer is, is aan die smid gelewer. Hy het later ook kunssysterwerk gedoen soos vandag nog in die katedrale wat tussen 476 en 1492 n.C. opgerig is, gesien kan word. Die periode 1500 v.C. tot 1400 n.C. staan dan ook as die era van die smid bekend.<sup>1)</sup>

Met die bloeityd van rytuie onder die Romeine, het die rytuigbedryf sterk ontwikkel. Nuwe werksgeleenthede is geskep wat 'n verskeidenheid mense bevoordeel het. So het skrynwerkers, wielmakers, smede, verwers en versierders by die rytuigbou betrokke geraak.<sup>2)</sup> Hierdie samewerking van verskillende soorte ambags=



manne binne die raamwerk van die rytuigbedryf sou hierna kenmerkend van die bedryf word wat in die 19de eeu vervolmaak is.

Met die verval van die Romeinse Ryk het 'n tekort aan ambagslui ontstaan wat 'n uitwerking op die gebruik van rytuie gehad het.<sup>3)</sup> Dit was eers met die opkoms van die feodalisme en die ridderwese dat werksgeleenthede verbeter het. Veral die grofsmid het 'n bloeityd beleef om in die vraag na wapens en ander tuig te voorsien.<sup>4)</sup>

In die Renaissance-tydperk ná 1500 het met die sug na luukse en die toenemende rytuiggebruik 'n herwaardering van rytuigbou as ambag gekom sodat dit meer aansien gekry het.<sup>5)</sup> Die koetsbouers veral het by die gewildheid van hul produk gebaat. In die volgende eeue het die koetsbouersbedryf gefloreer. Daar het 'n onderskeid tussen die koetsboubedryf en wamakersbedryf ontwikkel. Eg. was 'n gespesialiseerde bedryf net op die bou van koetse en ander rytuie vir die adellikes en rykes toegespits, terwyl die wamakersbedryf 'n volksnywerheid was wat deur tradisie beheers is. Soos die vader die ambag beoefen het, het die seun dit geleer en voortgesit. Daar is nie vrae gevra nie. Die hoekom het nie saak gemaak nie, die kwaliteit van die produk wel.<sup>6)</sup>

Die tradisionele wamakersbedryf was universeel : in alle lande het werksmetodes en gereedskap ooreengekom. Dit was ook die geval met die ander handwerkbedrywe. Eers met die koms van meganisasie teen die einde van die 19de eeu sou toestande begin verander.<sup>7)</sup>

In Europa van die 17de en 18de eeu was die rytuigbouers tot die stede beperk waar daar 'n groot afset vir luuksevoertuie was. Hierdie rytuie was kunswerke, daarom moes die rytuigbouer ook kunstenaar wees.<sup>8)</sup> Die koetsboubedryf kan dus as die patrisiërbedryf beskou word.

Die wamakers daarenteen het op die platteland hul ambag beoefen waar die boere hul grootste klandisie was. Hierdie wamaker was terselfdertyd wielmaker, grofsmid en skrynwerker.<sup>9)</sup>

Daarom het hy afgesien van waens en karre ook kruiwaens, sitbanke en landbou-implemente vir die plaaslike bevolking gemaak. Elke wamaker moes dus alle soorte produkte kon maak, afgesien nog van die herstelwerk wat 'n groot deel van sy daaglikse werk=saamhede was. Die wamaker het hom ingestel op die vraag veral van die landbousektor, sodat gesê kan word dat die wamakersbedryf 'n onmisbare verlengstuk van die landbou was. Die een het die ander nodig gehad, en in hierdie lig moet ons die plek van die wamaker in die maatskaplike verhoudinge van die tyd sien.<sup>10)</sup>

Die wamakersbedryf was 'n trotse bedryf wat werk van hoogstaande gehalte gelewer het. Die produkte moes jarelank hou. Dit is as 'n skande beskou om werk oor te doen.<sup>11)</sup>

Met die Industriële Revolusie in die 19de eeu in Europa is die tradisionele wamakersbedryf in 'n krisis gedompel. Groter eise waaraan hulle nie kon voldoen nie is aan wamakers gestel. Paaie het verbeter, rytuie was in aanvraag en die lewenstempo het versnel. Rytuigfabrieke is geopen waar rytuie op groot skaal vervaardig is. Die groter produksie en groter snelhede van rytuie waardeur groter laste op onderdele geplaas en slytasie verhaas is, het die kwaliteit laat daal. Selfs die gehalte van materiale het afgeneem. Klaargemaakte onderdele, hoofsaaklik ingevoer uit Amerika, is nou gebruik. Die dorps=wamaker kon die pas nie volhou nie en het ten gronde begin gaan.<sup>12)</sup> Die V.S.A. het vanaf c.1850 spesialisasie en massa=produksie tot die uiterste gevoer en binne vyftig jaar die wêreldmarkte met goedkoop dog duursame produkte oorstroom. Die dae van die dorpswamaker was vir goed getel.

Die wamakersbedryf het 'n gespesialiseerde industrie geword waarby spesialiste die verskillende ambagte uitgevoer het. Die tradisionele wamaker wat alles self gedoen het, het nie meer 'n plek gehad nie. A.g.v. industrialisasie het die tradisionele

wamakersbedryf dus grotendeels verdwyn, maar die beginsels van die bedryf en die metodes kon nie vervang word nie. Tot in die 20ste eeu is baie metodes van die tradisionele wamaker nog toegepas, al was dit nou 'n masjien wat dit gedoen het.

### 8.0.0 DIE WAMAKERSBEDRYF IN SUID-AFRIKA 1652-1795.

#### 8.1.0 Die vestiging

Jan van Riebeeck kan as die grondlegger van die wamakersbedryf in Suid-Afrika gesien word. By sy koms in 1652 was waens en karre onmiddellik nodig. In die eerste jaar is dan ook al 'n paar karre en waens gebou van onderdele wat uit Nederland saamgebring is. Die eerste ambagsmanne was nie altyd wamakers van beroep gewees nie. Tewens, Van Riebeeck se geselskap het nie een ingesluit nie. Die timmermanne en smede moes dit doen. Teen 1657 word egter vermeld dat Van Riebeeck oor die dienste van twee wamakers beskik het. Hulle grootste taak was om waens te herstel wat weens die slegte paaie gebreek het.<sup>13)</sup> In 1659 het Van Riebeeck ene Jaspar de Boye van Brugge, wat as bosskieter na die Kaap gekom het, as wamakerskneg ingespan. In 1662 is hy as wamaker aangestel teen 'n loon van vyftien gulden per maand.<sup>14)</sup>

Die wamakersbedryf aan die Kaap was aanvanklik geheel en al onder die vlerk van die H.O.I.K. Met die vestiging van vryboere in 1657 het die behoefte aan die dienste van smede en wamakers toegeneem. Aanvanklik is die boere se landbougereedskap deur die Kompanjie se smede herstel, maar die owerheid het die noodsaaklikheid besef dat die vryliede oor hul eie smede en ambagsmanne moes beskik. In 1666 het die eerste vrysmid en -wamaker hul ambagte met die bystand van die Kompanjie begin beoefen. In Mei 1666 het kommandeur Wagenaer aan die Here XVII geskryf dat die Kompanjie 'n nuwe gebou wat by die Kompanjiestuin by Rondebosch opgerig is, aan 'n vrysmid en -wamaker verhuur het sodat hulle aan die boere in die omtrek dienste kon lewer.<sup>15)</sup>

Hierdie vryambagsmanne het 'n sukkelbestaan gevoer omdat net die vryboere vir hulle werk gegee het, en hulle was self min en arm. Die Kompanjie het sy eie ambagsmanne gehad sodat hulle uit daardie oord geen opdragte ontvang het nie. Uit die opgaaf=

rol van 1692 kan die behoefte van hierdie ambagsmanne duidelik afgelei word. Sommige het bykomende boerderybe- lange gehad, andere het net 'n paar perde en slawe besit. So het Johannes Phyffer net een slaaf gehad. Die owerheid het wel hier en daar hulp verleen, maar terselfdertyd gewaak dat 'n goeie diens aan die publiek gelewer word. Die Kompanjie het bv. in 1692 'n aambeeld en blaasbalk aan Daniel Hugo, 'n smid van Drakenstein, geleen. Toe bevind is dat sy werk nie bevre- digend is nie, is dit teruggeneem en aan Pieter van der Poel en Pierre Barilje oorhandig.<sup>16)</sup>

Onder die Franse Hugenote was Estienne Bruere 'n wamaker.<sup>17)</sup> Hoewel hy sy ambag beoefen het, het hy ook geboer en was die grondlegger van die plaas Schoongezicht in Dal Josafat.<sup>18)</sup>

Die volgende vryliede word in vroeë Kaapse bronne, soos bv. die Uitgaande briewe, Adam Tas se dagboek, kriminele proses- stukke en notules van die Landdros en Heemrade, vir die jare wat aangegee word, as smede en wamakers aangedui.

#### SMEDE

Dirk Andolphi	1666-1670
Joost Jansz	1671-1680
Jan Jans van Eeden	1671-1677, 1682-1704
Harmen Jans Potgieter	1674-1705
Matthys Greeff	1681-1707
Hans Niemand	1688-1690
Barend Burchard	1688-1704
Joost Luns	1690-1692
Bartholomeus Jans Koopman	1690-1705
Daniel Hugo	1690-1707
Pierre Barilje	1691-1698
Christoffel Groenewald	1691-1707
Andries Gauche	1692-1698
Pieter van der Poel	1692-1707
Claas Vechtman, jr.	1694-1707

Jan Lourensz	1699-1707
Gerrit Tempels	1700-1703
Paul Barhuys	1700-1707
Hans Jacob Conterman	1700-1707

#### WAMAKERS

Jacques Brackeney	1663-1671
Marten Leendertsz	1671-1673
Francois Viljoen	1674-1689
Claas Laubscher	1678-1707
Abraham Bastiaansz Pyl	1685-1703
Louis van As	1688-1696
Estienne Bruere	1690-1706
Johannes Phyffer	1690-1707
Adam Leendertsz van Niewenbroek	1693-1707
Pieter Lens	1700-1705

Hierdie 29 vryliede verteenwoordig 1,8% van die totale getal volwasse manlike vryliede aan die Kaap tussen 1657-1707.<sup>19)</sup>

Volgens die jaartalle is dit duidelik dat die ambagsmanne nie lank die mas kon opkom nie. Baie het die land verlaat of ander heencome gesoek. Hulle was egter die grondleggers van die wamakersbedryf aan die Kaap.

Gedurende die 18de eeu het die Kasteel die middelpunt van die ambagte gebly. Die wamakers-, smids- en skrynwerkerswinkels van die Kompanjie was in die Kasteel gesetel. Teen 1740 was daar o.a. 'n meestersmid met ses assistente, 'n meesterskrynwerker, vier skrynwerkers, drie timmermanne, 'n meesterwamaker met vier assistente in diens van die Kompanjie.<sup>20)</sup>

Die ekonomiese toestand aan die Kaap was nie altyd bevorderlik vir ambagslui nie. Veral die vryliede het deurgaans swaar gekry. Voor 1756 het 'n skaarste aan materiale, veral hout, soms

meegebring dat hulle die helfte van die jaar nie kon werk nie, en hul inkomste was dus baie klein. Die Kompanjie het deurgaans voorkeur t.o.v. materiale geniet. As daar oorgebly het, kon die vryliede daarvan koop.<sup>21)</sup> Dit het 'n demper op ontwikkeling geplaas.

Tog het die wamakersbedryf 'n groot bydrae tot die ontwikkeling van die Kaap gelewer. Die boere het waens en gereedskap benodig en die wamaker en smid moes in hierdie behoefte voorsien.<sup>22)</sup> Die belangrikheid van die bedryf is onderstreep deur die noodsaaklikheid aan vervoer vir binnelandse handel. Daarom het kommissaris Douglas in 1744 aan die hand gedoen dat die Kompanjie sorg moes dra dat ambagslone aantrekliker gemaak word. Hy het aangeraai dat gepoog moes word om "een goed deel jongelingen tot wagenmakers en smeeden aan te kweeken".<sup>23)</sup>

Die afhanklikheid van vervoermiddels vir transport- en landboudoeleindes in moeilike landbouomstandighede waar die mense net op waens aangewese was, het daartoe meegewerk dat die wamakersbedryf die vernaamste nywerheid geword het. Soos die bevolking gegroei het en paaie gemaak is, het die bedryf proporsioneel gegroei. Kaapstad was nie meer die enigste sentrum vir die bedryf nie. Die Paarl en Swellendam het op hoofroetes na die binneland en oosgrens gelê. Gevolglik het daar teen die einde van die 18de eeu vooruitstrewende wamakersbedrywe ontstaan.<sup>24)</sup>

Die ontwikkeling van die wamakersbedryf in Suid-Afrika is in 'n mate teengewerk deur die leefwyse van die mense. Die jagter/veeboer het in groot armoede onder uifers primitiewe lewensomstandighede geleef. Hy is gedwing om hom hierby aan te pas of anders onder te gaan. Sy aanpasbaarheid en vindingrykheid het karaktertrekke geword. Hy moes vir homself sorg. Hierdie selfversorgende bestaan het daartoe gelei dat die boer byna ongelooflik veelsydig en handig geword het. Die veeboer moes sy eie messelwerk en timmerwerk doen; hy was sy eie smid, wamaker, skoenmaker en transportryer. Behoeftes waarin hy self nie kon voorsien nie, is tot die minimum beperk.<sup>25)</sup>



Die wyn- en graanboere het a.g.v. die beter geografiese ligging van hul plase naby die Kaap, oor beter middele beskik. Hulle kon dus 'n hoër lewenspeil handhaaf. Tog was hulle ook grootliks selfversorgend. Die plaaswerf was 'n dorp in die klein. Afgesien van stalle, die opstal en krale, was daar ook 'n smids- en wamakerswinkel sodat hulle hul eie waens met behulp van slawe kon bou en herstel.<sup>26)</sup> Otto Fiedrich Mentzel wat vir vier jaar aan die Kaap gewoon en gewerk het, deel mee dat boere hul eie waens en wiele, behalwe die nawe, maak. As hulle die regte bore gehad het, sou hulle dit ook kon doen.<sup>27)</sup> 'n Ander reisiger het opgemerk dat die meeste koloniste hul eie waens in hul vrye tyd maak.<sup>28)</sup> Die noodsaaklikheid dat elkeen 'n groot aantal beroepe gelyktydig moes beoefen, het dit egter vir hulle onmoontlik gemaak om werklik vakmanne te word.<sup>29)</sup>

Die Kaapse burgers en amptenare met hul groter geldelike middele het baie rytuie ingevoer. Hulle kon ook in die Kaap self hul rytuie by plaaslike wamakers koop sodat daar nie van hulle kant 'n stimulus vir die binnelandse bedryf was nie. Die selfversorgendheid van die oorwegende deel van die boerebevolking het dus meegebring dat die wamakersbedryf stadig ontwikkel het. Ondanks hierdie negatiewe faktore het die wamakersbedryf tog in die 18de eeu die grootste en belangrikste nywerheid in die land geword.<sup>30)</sup>

#### 8.2.0 Die verskaffing van materiale

Hout was die wamaker se vernaamste materiaal. Die bedryf kon alleenlik ontwikkel en bloei as daar genoeg hout was. Die skaarste aan hout aan die Kaap was van 1652 af 'n dempende faktor vir die wamakersbedryf. Daar was dan ook vir die eerste 150 jaar 'n gedurige soeke na geskikte hout. Aanvanklik is daar in Houtbaai en omgewing heelwat hout gevind wat met groot moeite gekap en na die Fort gesleep is. Die wamakers het dit nie altyd geskik vir wamaak gevind nie, hoofsaaklik omdat hulle nie die hout geken het en dit na behore kon gebruik nie. Daar=

om was hulle afhanklik van ingevoerde hout. Gedurige versoeke is tot die Here XVII gerig dat meer hout vir waens voorsien moes word. So bv. het die kommandeur in Junie 1677 in 'n skrywe die behoefte aan timmerhout vir vellings, aste e.a. wamakers=hout genoem. Ook in 1700 en 1704 is dieselfde versoek gerig. In lg. geval is hout vir die maak van honderd waens aangevra. Dit moes swaar hout wees. Hierop het die Here XVII laat weet dat daar nouliks sulke swaar hout bekom kon word. Hieruit is dit duidelik dat die H.O.I.K. nie in die vraag kon voorsien nie.<sup>31)</sup> Daarom moes die manne ter plaatse hul soektog na geskikte wamakershout verskerp.

In 1699 is 'n skip al met die Suidkus langs gestuur om hout te gaan seek. In 1710 is berig dat in die Land van Waveren en by die "Zonder End Rivier" goeie wamakershout gevind is.<sup>32)</sup> Veral lg. bron sou vir baie jare hout kon verskaf. Daar is 'n wye verskeidenheid aangetref, soos geel-, assegaai-, wit- en rooipeer-, els-, yster- en stinkhout. Die grootste probleme was die moeilike oorgang oor die Hottentots-Hollandberge en die afstand van die Kaap af. Van die wamakers het hulle by die Sonderendrivier gevestig om sodoende naby die houtbron te wees, maar hulle kon skaars hulle kos verdien omdat die voeromstandighede so moeilik was dat hulle hul produkte nie in die Kaap kon kry nie.<sup>33)</sup> In 1734 het die boere, wat geheel en al van inheemse hout vir die maak en herstel van hul waens afhanklik was, toestemming gekry om in die Sonderendrivierbosse wahout te kap. Dit is egter in 1741 stopgesit omdat die Kompanjie gevrees het dat die bosse uitgeroei sou word. Hierdie verordening het die boere swaar getref sodat hulle in 1743 daaroor by die Goewerneur gekla het.<sup>34)</sup> Toestemming is geweier op grond van die oorspronklike redes.

Die uitputting van hierdie Overbergse bosse het die Kompanjie steeds verder ooswaarts na nuwe bronne laat seek.<sup>35)</sup> Teen 1771 was hout so skaars dat dit van Batavia af ingevoer moes word. Brandhout het so kosbaar soos voedsel geword, het een reisiger opgemerk.<sup>36)</sup>

Teen 1790 was daar 'n paar bosse wat hout voorsien het : die Paradysbos agter Tafelberg, die bosse by die Sonderendrivier, die Soetmelkvallleipos, Outenikwaland en die Plettenbergbaai=bosse. Lg. was in dié jaar die vernaamste bron van wa-onderdele.<sup>37)</sup>

By hierdie bosse is nie net hout gekap nie, maar verskillende wa-onderdele is terselfdertyd gemaak en aan die Kompanjie gelewer. Die koloniste kon ook hiervan koop. In 1789 is vermeld dat die koloniste elke dag behalwe Sondae by die Kompanjie se houtmagasyn in die Kaap van hierdie onderdele kon koop.<sup>38)</sup>

Die bosse het groot hoeveelhede wa-onderdele gelewer. So bv. is uit die Plettenbergbaai-bosse in die tydperk Sept. 1787 tot Aug. 1793 die volgende hoeveelhede verskaf : 4 762 wavelings, 8 728 waspeke, 377 wanawe, 440 wa-asse, 338 waskamels, 196 perdewavoortange, 103 ossewavoortange, 271 agtertange, 214 disselbome, 164 draaiborde, 168 langwaens, 740 gesaagde leer=bome, 1 840 leerskeie, 629 ronge, 136 paar buikplanke, 93 "malwagen"-vellings, 20 "malwagen"-speke, 60 koetsspeke, 28 koets=vellings, 3 koetsasse en 8 koetsnawe. Daar is nog vir die artillerie ook 'n groot aantal onderdele gelewer.<sup>39)</sup>

Dat die aanvraag die aanbod oorskrei het, is duidelik as daar voorts na die getalle wa-onderdele gekyk word wat die Kompanjie alleen vir die maak en herstel van sy waens aangevra het. In 1788 is bv. die volgende onderdele uit inheemse hout bestel : 600 voorvellings, 900 agtervellings, 1 200 voorspeke, 1 800 agterspeke, 200 nawe, 100 asse, 150 skamels, 80 paar voortange, 80 paar agtertange, 150 disselbome, 200 leerbome, 100 ossewavoortange, 200 "malwagen"-vellings, 50 "malwagen"-disselbome, 100 koetsvellings, 200 koetsspeke, 24 koetsnawe, 12 koetsasse, 12 koetslangwaens en 12 koetsdisselbome.<sup>40)</sup>

Uit hierdie syfers kan gesien word dat die aanvraag groot was wat die omvang van die wamakersbedryf van die Kompanjie onderstreep. Dit is interessant dat sekere koetsonderdele ook uit

die plaaslike bosse gekom het. Dit sou egter net vir herstelwerk gebruik gewees het omdat daar nooit in Suid-Afrika 'n koetsboubedryf ontstaan het nie.

Die feit dat die aanvraag die aanbod oorskrei het, het houtinvoere genoodsaak. Houtinvoere het dan ook dwarsdeur die Kompanjiestyd 'n belangrike rol gespeel. So is sedert 1716 'n jaarlikse "eysch" om voorrade vir gebruik aan die Kaap na Nederland gestuur. Wamaakhout was 'n belangrike deel daarvan. Nie altyd kon in die volle vraag voorsien word nie.<sup>41)</sup> In 1740 het dit die eerste keer gebeur dat minder hout ingevoer is as wat aangevra is. In April 1742 het die Here XVII aan die Goewerneur opdrag gegee dat hout voortaan uit Batavia verkry moes word.<sup>42)</sup> In 1744 is 2 000 beukehoutvellings van drie duim, 2 000 dubbele speke van drie voet, 150 beukehoutwa-asse van sewe voet en 60 essenhoutplanke van tien voet aangevra. Hiervan is 1 000 vellings, 1 000 dubbele speke, 150 wa-asse en 60 essenhoutplanke verkry.<sup>43)</sup>

Dit is dus duidelik dat in die vestigingsperiode van die wamakersbedryf houtvoorsiening nie na wense was nie wat tot 'n stadiger ontwikkeling gelei het.

Yster, die ander belangrike materiaal van die wamaker, is in die 17de en 18de eeu alles ingevoer.

### 9.0.0 DIE WAMAKERSBEDRYF IN SUID-AFRIKA 1795-1870.

Die 19de eeu kan ten opsigte van die ontwikkeling van die wamakersbedryf in Suid-Afrika basies in twee periodes verdeel word, nl. vóór en ná 1870. In die eerste sewentig jaar was die ontwikkelingsgang nog relatief stadig hoewel daar al die tekens van die komende bloeitydperk teenwoordig was. Die beter kommunikasiemiddele met die buiteland het meegebring dat Suid-Afrika nie meer te ver sou agterbly nie. Daar is reeds op die algemene Europese toestande aan die begin van die 19de eeu en in die daaropvolgende jare gewys. Dit sou ook kenmerkend van Suid-Afrika word, hoewel die volle omvang daarvan hierdie land eers ná 1870 getref het. In hierdie eerste sewentig jaar was die wamakersbedryf nog volgens die tradisionele patroon.

#### 9.1.0 Ekonomiese betekenis

Die wamakersbedryf was altyd 'n ekonomiese aktiwiteit waarmee mense hul brood verdien het. Daarom was dit afhanklik van en gekoppel aan die ekonomiese lewe van 'n land en dus ook onderhewig aan die algemene ekonomiese faktore. Dit is dus voor die hand liggend dat na 'n land se ekonomie gekyk moet word om te dene in die wamakersbedryf te verklaar, en dat sy groei regstreeks afhanklik van die ekonomiese groei van die land is. Die wamakersbedryf in Suid-Afrika was nie 'n uitsondering nie.

Die ekonomiese bedrywigheid in Suid-Afrika het in die eerste vyftig jaar van die 19de eeu min vordering getoon. Hier was geen fabrieke nie. Die industriële ontwikkeling was tot ondergeskikte hulpbedrywe soos die wamakery, kuipery en leerlooierij beperk. Wamakery het feitlik die enigste aansienlike bedryf in die land gebly. Die groot struikelblok vir die ontwikkeling van die bedrywe was die skaarste aan ambagsmanne. Die slawe, wat in die 18de eeu so 'n groot rol as ambagsmanne gespeel het, het tot hul vrystelling die vernaamste handewerkers gebly.<sup>44)</sup>

Hul vrystelling in 1834 het groot ontwrigting in die vernaamste industrieë teweeggebring en groot ellende vir die blanke bevolking veroorsaak. Groot bedrae geld is verloor omdat die Britse regering slegs een-derde van die waarde van die slawe uitbetaal het. Verder het die vrygelate slawe baie geroof en geplunder.<sup>45)</sup> Ander hindernisse was die swak verkeersweë en die gebrek aan inisiatief onder die blanke bevolking.<sup>46)</sup>

Tussen die jare 1834-1856 het daar egter positiewe ekonomiese ontwikkeling plaasgevind, hoofsaaklik in die vorm van verbeteringe in die bank en vervoerwese, landbou-organisasies en die teel van stamboekvee. Daar is bv. tot 1856 agtien banke in die Kaapkolonie en een in Natal gestig. Die verbetering in die padvervoerstelsel asook die vermeerdering in die blanke bevolking d.m.v. natuurlike aanwas en immigrasie is reeds genoem.

Ná 1856 het die ekonomiese ontwikkeling versnel a.g.v. politieke stabiliteit en die verdere verbetering van die kommunikasieverbindings. So is daar in 1859 met die bou van 'n spoorweg vanaf Kaapstad na Wellington begin. In 1860 is 'n telegraafdiens tussen Kaapstad en Simonstad en in 1864 tussen Kaapstad en Grahamstad ingestel. Die bankwese het steeds uitgebrei. Teen 1862 was daar 29 plaaslike banke in die Kaapkolonie. Die eerste imperiale banke, soos Standard Bank, is in 1862 gestig.<sup>48)</sup> Hierdie banke se hoofkantore was in Londen, maar dwarsdeur die Britse Ryk is takke geopen. Teen 1865 was 75% van die totale blanke bevolking van 181 000 in die Kaapkolonie in die landbou, 12½% in die nywerheid en 6% in die handel en vervoer betrokke.<sup>49)</sup> As 'n resultaat van hierdie faktore was daar 'n toename in landbouproduksie en buitelandse handel. In 1865-66 het daar egter 'n landbou- en handelsdepressie ontwikkel wat 'n kortstondige demper op die ekonomie geplaas het. Dit is aangehelp deur droogtes wat aanleiding gegee het tot veeverliese, plaie in die wingerde en die invoerreg op wyn wat in Brittanje só verhoog is dat uitvoere daarheen nie kon voortgaan nie. Daar was verder oorloë teen die Xhosas op die Oosgrens en die Basoeto's in die Oranje-Vrystaat.<sup>50)</sup>

Die wamakersbedryf het by die breër ekonomiese ontwikkeling gebaat, soos later aangedui sal word. Alles was gereed vir die ekonomiese ontploffing in Suid-Afrika ná 1870.

#### 9.2.0 Algemene ontwikkeling van die wamakersbedryf

Met die verskyning van koerante aan die Kaap en meer reisigers wat Suid-Afrika besoek en verslae van hul reise nagelaat het, kan 'n duideliker prentjie van die wamakersbedryf hier te lande verkry word.

Die swaartepunt van die blanke bevolking het aanvanklik nog in die Kaap gelê en die Kaap het dus steeds die sentrum van die wamakersbedryf gebly. Soos die binneland oopgestel is, het die bedryf steeds verder versprei. Die Engelse reisiger, William Burchell, wat so 'n raak beskrywing van 'n kakebeenwa nagelaat het, het in 1811 sy een wa by ene Killian in Kaapstad laat maak. Dit sou Jan Godlieb Kilian van Loopstraat 25 gewees het.<sup>81)</sup> Sy ander wa is deur ene De Bruyn van Tulbagh gemaak.<sup>52)</sup> 'n Interessante feit wat hy noem, is dat Graaff-Reinet in 1812 drie smidswinkels en een wamaker gehad het wat nie sewe jaar tevore daar was nie.<sup>53)</sup> Daaruit blyk die verspreiding van hierdie ambagte reeds vroeg in die 19de eeu.

Uit die beskrywings van reisigers weet ons ook van wamakers op ander plekke waar sulke ambagslui tot hiertoe onbekend was, wat dui op die verspreiding van die bedryf na kleiner sentrums. So word vertel van 'n reisiger wat in c.1817 'n kar wiel in die Goudini-omgewing gebreek het en 'n plaaslike wamaker het dit binne twee dae herstel. Hierdie man was 'n baassmid. Sy twee seuns saam met hom in die onderneming was skrynwerkers. Hulle het met die hulp van slawe die beste waens in die Kolonie gemaak, aldus die reisiger. Volgens hom was die vraag na hulle waens groter as waarin hulle kon voorsien.<sup>54)</sup> Uit hierdie mededeling kry ons 'n verdere insig in die vroeë wamakersbedryf. Die smid was terselfdertyd ook wamaker en andersom. Dit was dieselfde toestand as in die 18de eeu en sou so bly dwarsdeur die 19de eeu, hoewel



later in mindere mate. By Genadendal is bruinmense as smede opgelei. Hulle het uitstekende waens en wiele gemaak.<sup>55)</sup>

Die bestendige toename in wamakers in die eerste kwart van die 19de eeu aan die Kaap word deur die African Court Calender aangetoon. In 1812 het die name en adresse van agt wamakers en een koetsbouer daarin verskyn. In 1822 was daar reeds 24 name en adresse.<sup>56)</sup> Hierdie Calender is bowendien nie 'n betroubare bron t.o.v. elke wamaker wat aan die Kaap gewerk het nie aangesien die name van jaar tot jaar gewissel het. Soms het 'n naam eers na jare weer opgeduik. Daar kon dus nog veel meer wamakers ge=wees het.

Ons maak ook in die eerste kwart van die 19de eeu kennis met een van die eerste Kaapse uitvinders m.b.t. waens, nl. G.P. Naude. In die Cape Town Gazette van 17 Februarie 1816 is berig dat hy versoek het dat diegene wat van sy pas ontworpe wa gebruik wil maak, asook diegene wat sulke waens wil maak, met A.A. de Villiers, P.sn. van Stellenbosch in verbinding tree. Naude gaan om die alleenreg om die wa te maak en te verkoop, aansoek doen. Diegene wat intussen die waens vir hom maak, sou na dese voorkeur geniet om daarmee voort te gaan ooreenkomstig sulke kontrakte as wat hy met hulle mag aangaan benewens die hulp en bystand wat hy hulle sou verleen.<sup>57)</sup> Hierdie mnr. Naudé se pas ontwerpte wa was 'n wynwa wat vroeër vermeld is.

Hierdie mededeling vestig weer eens die aandag op die voorsiening van hout, onderdele en ander benodigdhede aan die wamaker. Met die bankrotskap van die H.O.I.K. en die latere bewindsoorname van die Engelse het die oumonopolistiese beleid verval en sou handelaars nou in 'n vryemarkstelsel verskaffers aan die wamakers=bedryf word. So adverteer Jones en Cook, handelaars, bv. in De Zuid-Afrikaan van 23 Desember 1831 dat hulle stink- en geelhout=planke, aste, leerbome, buikplanke, disselbome en skamels ver=koop.<sup>58)</sup> In 'n advertensie van William Farmer in De Zuid-Afri=kaan van 11 Januarie 1833 vermeld hy dat hy pas uit Engeland teruggekeer het en 'n winkel op die hoek van St. George- en

Strandstraat geopen het. Hy verkoop 'n groot verskeidenheid kopersgoedere en ysterware soos spykers en skroewe, asook timmermans- en smidsgereedskap. Hy het ook 'n groot draaibank en 'n stoommasjien van twee perdekrags vir die maal van koring, om hout te saag of om 'n voertuig aan te dryf, saamgebring.<sup>59)</sup> Veral sy vermelding van die stoommasjien is baie interessant. Dit moes een van die eerstes aan die Kaap gewees het. Ná 1870 het dit 'n integrerende deel van die wamakersbedryf geword.

Hoewel die wamakersbedryf in die eerste sewentig jaar van die 19de eeu ontwikkel en oor die hele Suid-Afrika versprei het, het 'n groot deel van die bevolking, veral die Afrikaner, selfversorgend gebly. Teen 1852 het die reisiger Charles Barter geskryf dat die meeste Boere nog hulle eie waens maak. Hy noem egter dat daar wel van die Afrikaners was wat dit hulle bercep gemaak het en deur die hele Suid-Afrika vir hul vakmanskap beroemd is.<sup>60)</sup> Die wamakersbedryf was dus nog steeds stewig in die hande van die Afrikaner, 'n feit wat verder deur die name in die kalenders gestaaf word. Die Engelssprekende inwoners was verreweg in die minderheid.

Die wamakersbedryf met sy verwante ambagte, soos timmerwerk, smidswerk en leerlooierij, is deur die Afrikaner oor geslagte heen in stand gehou en het 'n goeie heenkome gebied. Volgens die skryfster M.E.R. was dit in Swellendam se distrik die reël dat elke boerseun 'n ambag moes leer, al sou hy ook die vooruit-sig hê om grond te erf om self te boer.<sup>61)</sup> Dit is dus te verstaan waarom hulle hul eie waens gemaak het : hulle het die kundigheid daartoe gehad, en dit het ingepas in die selfversorgende patroon van hul lewe.

Om op te som : teen 1870 was die wamakersbedryf in die Kaapkolonie, veral Kaapstad en omgewing, gevestig en reeds na die binneland versprei. Dit was nog altyd die grootste nywerheid van die land en steeds grootliks in die hande van die Afrikaner. Die bedryf was nog op die tradisionele lees geskoei, nl. eenmansondernemingswaar sonder die hulp van masjiene, waens met

die hand gemaak is volgens metodes by hul voorgangers geleer, maar tog het hul kennis uitgebrei.

### 9.3.0 Die Paarl word die middelpunt van die wamakersbedryf.

Die Paarl het in die tweede helfte van die 19de eeu bekend geword as die hoofsentrum van die wamakersbedryf van Suid-Afrika. Sy leiersposisie sou hy tot aan die einde van die wamakersera behou. Die wamakersbedryf in die Paarl het deur al die ontwikkelingsstadiums gegaan; al die faktore wat 'n rol in die bedryf gespeel het, was in die Paarl waarneembaar. Daarom kan ons hier op die toestande in die Paarl klem lê as synde 'n deursnit van wat in die hele Suid-Afrika gebeur het. Ongelukkig is min inligting oor die tydperk voor 1875 beskikbaar, en net 'n algemene prentjie kan saamgestel word. Ná 1875 het die stigting van koerante in die Paarl die situasie verander.

Die Paarlvallei-gebied is reeds in 1657 deur Abraham Gabbema ontdek toe hy en sy geselskap deur Jan van Riebeeck gestuur is om die binneland te verken en met die Hottentotte handel in vee te dryf. Op 22 Oktober 1657 het Gabbema die Groot Bergrivier bereik waar hulle die nag sou oorbly. Die berg aan die westekant van die Bergrivier het hy "den Diamandt-ende Peerlbergh" genoem. Die weerkaatsing van die sonstrale op die rotse moes kom hiertoe geïnspireer het. Hierdie berg het aan die Paarl sy naam besorg.<sup>62)</sup>

Die eerste nedersetters het hulle in 1687 in die Drakensteinvallei gevestig en in 1688 het Franse Hugenate ook daar 'n heenkome gevind. Teen 1700 het die plase weerskante van die Bergrivier tot by Wamakersvallei (die latere Wellington) gestrek.<sup>63)</sup> Daar is twee moontlike verklarings vir die naam Wamakersvallei. Die goeie wamakershout wat in die vallei aangetref is, kon die streek sy naam besorg het.<sup>64)</sup> Die ander verklaring lui dat die eerste setlaar in die gebied 'n wamaker was.<sup>165)</sup> Wat egter duidelik gestel moet word, is dat die naam niks met 'n florerende

wamakersbedryf aldaar te make gehad het nie. Hoewel Wellington ook in latere jare wamakers gehad het, was die Paarl altyd die middelpunt.

Uitbreiding aan die voet van die Paarlberg was stadig. Die eerste tekens van 'n dorp was eers sigbaar na die eerste gemeente gestig en 'n kerkgebou in 1720 opgerig is. 'n Paar woonhuise het in die omgewing van die kerk verrys. In die hele 18de eeu was die ontwikkeling langsam. Teen 1800 was daar nog slegs dertig huise langs die lang hoofpad geleë. Dit het 'n kenmerk van die Paarl geword : die uitgestrektheid van die dorp al langs die hoofpad teen die voet van die Paarlberg.<sup>66)</sup> Die skoonheid van die dorpie het menige reisiger na sy pen laat gryp om dit te besing.<sup>67)</sup>

Die Paarl het reeds in die 18de eeu sy eie vakmanne gehad. Dit kon nie anders nie aangesien een van die hoofroetes na die binne-land deur die dorp geloop het.<sup>68)</sup>

Dat daar teen die begin van die 19de eeu 'n groter industriële bedrywigheid in die Paarl as in die res van die Kaapkolonie was, is deur reisigers opgemerk. Hulle verwys hier blykbaar na bedrywe soos die wamakery, wolwassery, wynmakery, ens. Hierteenoor is verklaar dat in die Wamakersvallei moeilik 'n wamaker of wamakershout te vinde was, 'n bevestiging van wat vroeër oor die geringe betekenis van die Wamakersvallei t.o.v. wamakersbedrywigheede gemeld is.<sup>69)</sup>

Die eerste bewys van die belangrikheid en bekendheid van die Paarlse wamakers is die verwysing na die waens wat die Britse Setlaars in 1820 by Algoabaai ingewag het om hulle na hul nuwe tuistes te vervoer. Hierdie waens is in die Paarl gebou.<sup>70)</sup> Daar word verder vermeld dat dit die sterkste en swaarste waens was wat die Setlaars nog gesien het. Hulle is van inheemse hout gemaak, het tente gehad en is deur tien tot sestien osse getrek.<sup>71)</sup>

Hieruit kan ons aflei dat die Paarl aan die begin van die 19de eeu reeds 'n florerende wamakersbedryf gehad het. Die bedryf sou in dié jare in beskeie eenman-werkplekke gesetel gewees het in ooreenstemming met die tendens dwarsdeur die wêreld. Hierdie eenmansondernemings was aanvanklik verantwoordelik vir die vervaardiging van asook herstelwerk aan waens en ander rytuie. Alles is met die hand gedoen.<sup>72)</sup>

In die Paarl was die wamakersbedryf in die Droëriem-gebied gesetel, soos die buurt tussen Oranje- en Kloofstraat vroeër genoem is. Dit is onseker waar die naam vandaan kom. Een aanneemlike verklaring lui dat hierdie gedeelte teen die berg droër was en minder putte gehad het as die laerliggende dele; gevolglik het die mense gesê dat dit daar so droog soos 'n riem was.<sup>73)</sup> Die hoofpad het vroeër deur Oranjestraat oor Meulstraat (of Rooihoogte) geloop.<sup>74)</sup> Dit was een rede waarom die wamakers in hierdie deel saamgetrek het. Daar was ook skilder-, smids- en bekleewinkels asook handelaars waar benodigdhede vir die bedryf gekoop kon word. Die feit dat van Oranjestraat as "Business Street" gepraat is, beklemtoon die sakebedrywigheide alhier.<sup>75)</sup>

Die werkswinkels was in die agterplase van die huise waar die vakmanné gebly het. Daar was nie sprake van groot werksplase in die vorm van fabriek nie. Die een ambag het die ander gehelp. 'n Soort produksielyn is in die vervaardigingsproses gevolg: die voertuig het van skrynwerker na wielmaker na grofsmid na bekleeder gegaan.<sup>76)</sup>

Die wamakers het hulle op herstelwerk aan waens wat deur die Paarl gegaan het en op die vervaardiging van voertuie vir die plaaslike boere en swaarder tentwaens vir die trekboere in die binneland toegespits.<sup>77)</sup>

Die groot getal grofsmede wie se name in die Almanac van 1831 en 1837 verskyn, gee 'n aanduiding dat daar nog baie klem op herstelwerk gelê is, hoewel in gedagte gehou moet word dat die grofsmede ook soms waens en karre gebou het, net soos sommige

wamakers hulle meer op herstelwerk as op wamaak toegespits het. Dit blyk ook dat die wamakers meestal in die Noorder-Paarl gewerk het. Dit sou in die Droëriemgebied gewees het.

Name wat in latere jare 'n belangrike rol in die Paarlse wamakersbedryf sou speel, verskyn reeds in hierdie vroeë naamlyste. Dit is veral die De Ville's wat opval. Jean de Ville, sr. is in 1839 oorlede. Hy het vele jare lank 'n negosie- en wamakerswinkel by sy huis bedryf. Sy seuns Pieter B. de Ville en Jan Daniel de Ville was onderskeidelik ook wamaker en grofsmid. Hulle was saam met Jan Swanevelder, 'n grofsmid, eksekuteurs van sy boedel.<sup>78)</sup> Uit hierdie familie het die latere P.B. de Ville gekom wat saam met J.P. Retief die bekende wamakersfirma Retief, De Ville en Kie., gestig het.

Die voltooiing van die Hardepad oor die Kaapse sandvlaktes in 1845 het nie net vir die rytuigbedryf in die algemeen baie beteken nie, maar vir die Paarl was dit 'n stimulus sodat die dorp in die 1850's sterk vooruitgegaan het. Dit was veral die Paarlse wamakersbedryf wat baie daarby gebaat het. Die bou van 'n spoorlyn van Kaapstad na Wellington, wat in 1863 voltooi is en deur die Paarl geloop het, asook die telegraaflyn tussen die Paarl en Kaapstad wat terselfdertyd voltooi is,<sup>79)</sup> het die vooruitgang van die Paarl verder aangehelp. Kaapstad en die in- en uitvoermark is binne makliker bereik gebring. Tensame hiermee het die ontdekking van diamante in 1869 by Kimberley die wamakersbedryf 'n ongekende opbloei besorg<sup>80)</sup> en het die Paarl onteenseglik die middelpunt van dié bedryf in Suid-Afrika geword. Die ekonomiese opkoms van die Paarl word in sy bevolkingsgetalle weerspieël. In 1840 was daar ongeveer 2 000 mense van alle rasse en in 1857 ongeveer 5 000,<sup>81)</sup> dus meer as 'n verdubbeling binne sewentien jaar.



## 10.0.0 INDUSTRIALISASIE IN DIE WAMAKERSBEDRYF 1870-1900

### 10.1.0 Agtergrond

Die Industriële Revolusie in Europa en Amerika het na 1850 momentum gekry sodat met veiligheid beweer kan word dat die geld- en nywerheidswese na 1870 'n metamorfose ondergaan het. Die klem het op kompetisie begin val : tussen lande, maar ook tussen individue en tussen ou en nuwe vervaardigingsprosesse. Groot tegniese vooruitgang is gemaak. Die kompeterende aard van die ekonomie het meegebring dat ondernemings kostes besnoei het terwyl beter dienste gelewer is. Die pryse van goedere het ook gedaal a.g.v. die mededinging. Tog moes ondernemers groot kapitale uitgawes aangaan om met die tegniese ontwikkeling tred te hou sodat hulle steeds stygende kostes gehad het. Die ondernemers was dus in dié moeilike situasie dat hulle kostes moes besnoei en pryse moes verlaag terwyl terselfdertyd groter kapitale uitgawes aangegaan is; dit alles om mededingend te bly. Hierdie situasie het die ekonomie depressief laat lyk. Daarom staan die jare 1873-1896 in Brittanje bekend as die "Groot Depressie". Die massaproduksie van die V.S.A. wat wêreldwyd teen lae pryse bemark het, het die kompetisie verder verskerp en tot die ekonomiese toestand bygedra.<sup>82)</sup>

Die Kaapkolonie as synde 'n Britse besitting het saam met die res van Suid-Afrika hierdie wêreldtendense nie vrygespring nie. Nywerheidsontwikkeling is veral na 1870 met die ontdekking van diamante en na 1886 met die ontdekking van goud gestimuleer met groot materiële voorspoed as resultaat. Die landbou, ambagte en kleiner nywerhede het almal gebaat by die instroming van immigrante, kapitaal en goedere. Met die groter bedrywigheide op mynbougebied was vervoer des te belangriker. Waar die infrastruktuur tot hiertoe power was, is onmiddellik pogings aangewend om paaie te verbeter en spoorweë te bou. Teen 1894 was al die groot hawens met die binnelandse myngebiede te Kimberley en Johannesburg verbind. In 1882 is die telefoon in Suid-Afrika bekend gestel en in 1880 het Suid-



Afrika kabelverbinding met Europa gekry.<sup>83)</sup> Die horisonne van die wêreld het gekrimp.

Dit het nie altyd net goed met die Suid-Afrikaanse ekonomie gegaan nie. In 1881-1886 het die Kaapkolonie 'n handelsdepressie beleef a.g.v. spekulاسie met diamantaandele, inflasie en bankprobleme. Die Eerste Vryheidsoorlog en die Basoeto-oorloë het die situasie verder laat versleg. Tussen 1886-1890 was daar 'n opbloeï a.g.v. die ontdekking van goud aan die Witwatersrand. Hierdie bloeitydperk het met die bankkrisis van 1890 tot 'n einde gekom. Byna al die plaaslike banke het bankrot gespeel of het in die groter imperiale banke opgegaan. Hierdie bankkrisis was a.g.v. ooruitbreiding, oorbesteding en spekulاسie in goudaandele en eiendomme.<sup>84)</sup>

Na die bankkrisis van 1890 was daar weer 'n tydperk van versnelde vooruitgang wat gelei het tot 'n groot kapitaalvloei uit Europa in 1895. Dit is opgevolg deur 'n swaar depressie wat op die Jamesoninval in die Zuid-Afrikaansche Republiek in 1896 gevolg het, asook a.g.v. droogtes, sprinkaanplae en die Runderpes. Die land het net hiervan begin herstel toe die Anglo-Boereoorlog in 1899 uitgebreek het.<sup>85)</sup>

Hierdie fluktuasies in die ekonomie het wel deeglik 'n rol in die wamakersbedryf gespeel, want daarvan het die voor-of agteruitgang van die bedryf afgehang, soos later in die bespreking van die Paarlse wamakersbedryf aangetoon sal word.

#### 10.2.0 Algemene ontwikkeling van die wamakersbedryf in Suid-Afrika.

Die geweldige uitwerking wat die ontdekking van diamante en goud op die wamakersbedryf in Suid-Afrika gehad het, kan nie oorbeklemtoon word nie. Mense en goedere moes op die diamanten en goudvelde kom. Daarvoor was vervoermiddels nodig. Maar

ook oorlogstoestande het 'n opbloeï vir die wamakersbedryf beteken, want weer eens was vervoermiddels noodsaaklik. A.g.v. die Eerste Vryheidsoorlog en die Jameson-inval het die Boererepublieke besef dat hulle voorsorg teen oorlog moet tref en hulle het groot bestellings geplaas. Dit het die wamakersbedryf 'n bloeitydperk besorg. Hierdie opbloeï-fases het meegebring dat die bedryf met rasse skrede uitgebrei het, veral langs die hoofpaaie na die diamant- en goudvelde.<sup>86)</sup> Smede en wamakers het hulle hier gevestig en bedrywig geraak met herstelwerk en die maak van nuwe rytuie. 'n Groot aanvraag na werksmense het ontstaan sodat hoë lone betaal moes word. Selfs dit het nie die vraag laat afneem nie omdat so baie mense deur die diamant- en goudkoors gepak is.<sup>87)</sup> Ook die spoorweguitbreidings kon nie 'n demper op die bedryf plaas nie, want die oopstelling van die meer afgeleë distrikte en later van die huidige Zimbabwe het onbeperkte markte geopen.<sup>88)</sup>

Met die opbloeï het tegnologiese vordering gekom. Meganiese toerusting het in die tagtigerjare op Suid-Afrikaanse mark verskyn en was in die negentigerjare algemeen in gebruik. Nie al die wamakers kon hierdie stoomaangedrewe masjinerie aanskaf nie vanweë die hoë koste daarvan. Dit het meegebring dat maatskappye gestig is en die bedryf gesentraliseerd geraak het.<sup>89)</sup> Die produksietempo het uiteraard versnel en met volle reg kon die naam rytuigfabriek voortaan gebruik word.

Namate die rytuig- en ander bedrywe in Engeland en die V.S.A. ontwikkel het, het uitvoere van rytuie en allerlei metaal- en selfs houtonderdele soos speke en nawe na die Kaap toegeneem. Die beskikbaarheid van voorafvervaardigde onderdele het die rytuigbedryf 'n enorme stoot gegee. Talle vakmanne het niks anders as wa- en rytuigmonteerders geword nie.<sup>90)</sup>

Volgens die skryfster M.E.R. is die wamakersbedryf in die meer afgeleë plattelandse distrikte soos Swellendam egter swaar deur die tegnologiese veranderinge getref. Daar is voortgegaan

om handgemaakte waens en rytuie te produseer. Werk was egter moeilik om te kry omdat dit elders gesoek is waar die moontlikheid beter was. Die produkte van die groot fabrieke het al meer gesog geraak. Vir die plattelandse Afrikaner-ambagsman was dit 'n krisistyd; hy het gevaar geloop om uit te sak. Hy was swak toegerus met min boekgeleerheid en net kontakte in sy eie dorp en distrik. Enkele bedrywe het bly voortbestaan, maar met 'n klein afsetgebied. Ingevoerde goedere het die platteland ook al hoe vinniger bereik. Die resultaat was dat die wamakers nie meer as produsente gereken is nie. Hulle was nie meer modern genoeg nie.<sup>91)</sup>

Die Kaapkolonie se wamakersbedryf het steeds die toon in Suid-Afrika aangegee omdat dit al 'n lang vestigingsgeskiedenis gehad het, vervoergeleenthede gunstiger en pryse van noodsaaklike ware laer was.<sup>92)</sup> Volgens die sensusopname van 1891 was die bedryf hoofsaaklik in die Paarl, Worcester, Oudtshoorn, Grahamstad, King William's Town en Kaapstad gesentreer.<sup>93)</sup>

Die wamakersbedryf het ook sterk in ander dele van die land uitgebrei. In Pietermaritzburg was daar al sedert die 1860's wamakers, en in Durban was groothandelaars wat alle benodighede kon voorsien. In Transvaal, veral aan die Rand, asook op die platteland het wamakers hulle gevestig. Op Heidelberg (Tvl.) was daar bv. C. Jooste wat bekendheid verwerf het. Ook in Bloemfontein was 'n florerende wamakersbedryf.<sup>94)</sup>

Interessante gegewens het in die Statistical Register van die onderskeie jare t.o.v. die wa- en rytuigbouers van die Kaapkolonie verskyn. In 1887 was daar bv. altesame 220 ondernemings in die Kaapkolonie wat waens en rytuie gebou het.<sup>95)</sup> In 1891 was 3 373 mense in die wamakersbedryf en tuiemakery bedrywig, waarvan 2 150 blanke, 157 maleiers, 986 kleurlinge en 80 swartmense was.<sup>96)</sup> Wanneer die 1892-syfers nagegaan en die wamakersbedryf met ander industrieë vergelyk word, is dit duidelik dat die meeste mense in die nywerheid hierby betrokke was, dat dit die vierde grootste materiaalverbruiker, die derde

grootste vervaardiger en die tweede grootste besitter van geboue (in geldwaarde uitgedruk) was.<sup>97)</sup> Die wamakersbedryf, wat vanaf die 17de eeu so 'n belangrike rol in die ekonomie van die land gespeel het en wat meestal deur Afrikaners bedryf is, was teen die einde van die 19de eeu steeds onder die belangrikste industrieë in die land.<sup>98)</sup>

Toe die goue era van die rytuig teen die laaste dekade van die 19de eeu aanbreek, was die rytuigindustrie ook op die kruin van sy welvaart en prestige.<sup>99)</sup>

### 10.3.0 Die Paarl handhaaf sy leiersposisie

#### 10.3.1 Die tydperk 1870-1889

Die vraag kan gestel word waarom die Paarl as die kernpunt van die wamakersbedryf in Suid-Afrika ontwikkel het, ondanks die gebrek aan hout, yster e.a. materiale, wat alles soontoe gebring moes word. Die antwoord hierop bly steeds onseker. Dat die ligging van die Paarl op die groot transportroetes na die binneland en later op die hoofspoorlyn wel iets daarmee te make gehad het, is logies. Daar moes egter by die wamakers self groter geesdrif, kundigheid en ondernemingsgees gewees het wat kopers met hul goeie produkte getrek het. Die beskikbaarheid van arbeid, die gunstige klimaat en genoeg ruimte sou ook 'n rol gespeel het.

Hoe dit ook al sy, die Paarl het daarin geslaag om ná 1870 sy leiersposisie te behou en te verstewig. Die wamakery van die Paarl was in die laaste kwart van die 19de eeu 'n pragtige voorbeeld van vooruitgang in die bedryf naas andere in Suid-Afrika. Dit het die ekonomiese toestande in Suid-Afrika weerspieël. Daarom is dit belangrik om die Paarlse wamakersbedryf van naderby te ondersoek.

Die ontdekking van diamante was vir die Paarlse bedryf 'n groot stimulus. Die binneland was in daardie stadium grootliks nog

onontgin en swak ontwikkel. Daarom is dit logies dat bestaande ondernemings 'n groter aanloop sou kry as dié wat pas begin het. Talle skrywers het dan ook na die Paarl se wamakersbedryf as die beste verwys.

Teen 1870 was die Paarl steeds 'n lang uitgestrekte dorp met 'n markplein, netjiese huise, en baie eikebome en wingerde. Die Engelse skrywer Anthony Trollope het sy verblyf in die dorpie intens geniet. Hy het die wolwassery en wynkelders besoek en opgemerk dat die mense met lemoene, druiwe en volstruise boer. Hy vermeld verder dat die maak van karre en waens 'n besondere bedryf van die Paarl was. Mens kon hierdie feit nie miskyk as jy deur die strate beweeg het nie. Dit was volgens hom net so goed as om die rytuigbouery in Long Acre, die sentrum van die rytuigboubedryf in Londen, mis te kyk.<sup>100)</sup>

Die Paarlse wamakers het aanvanklik steeds in hul klein werks=winkels in hul agterplase hul bedryf beoefen. Dit was nog die tradisionele, landelike manier. Die hand was steeds die belangrikste werktuig.

In die 1870's het die era van die koerant ook vir die Paarl aangebreek toe plaaslike blaaië gestig is. Daardeur het meer inligting oor die wamakers beskikbaar geraak. Hulle kon adverteer, en amptelike berigte oor insolvensies, hofsake en stads=raadsbesluite, afgesien van die gewone nuusbrokkies oor die inwoners, sou nou in die plaaslike koerante verskyn. Vir die navorser was Die Afrikaanse Patriot, Western Province Advertiser, De Paarl, De Kolonist, Voorwaarts en Paarl Post, asook die Cape Post Office Directory en Kaapse almanakke van onskatbare waarde. Ongelukkig het min van die Paarlse wamakers hul produkte geadverteer omdat dit nie nodig was nie. Daarvoor was die vraag voldoende.<sup>101)</sup>

Teen 1877 het dit nie so goed met die Paarlse nywerhede gegaan nie, volgens 'n berig in Die Afrikaanse Patriot. Deur die swaar

droogte in die binneland waar die grootste afset was, was die handel heeltemal stil en die toggangers, wamakers, smids e.a. so te sê sonder verdienste. Teen 1778 het daar egter weer verbetering ingetree nadat dit oral mooi gereën het.<sup>102)</sup>

Met die opbloeï in die handel in die vroeë tagtigerjare van die 19de eeu het die masjieneeu vir die Paarl aangebreek toe die eerste stoommasjiene vir die wamakersbedryf hul verskyning gemaak het. Nie almal het gedink dit is 'n goeie ding nie. Die Patriot se verslaggewer het soos volg die voordeel van die masjien beklemtoon : "Vereers hulle kan hulle grofste werk soos nave, speke, ens. daar goedkoper laat maak as met hande. Dan kan hulle maar die rytuige in makkaar sê en hulle het dus meer profyt en minder moeite, want dis nou tog maar sleg met arbeiders. Verder elke wamaker is nie in staat om 'n grote voorraad droge hout te hou nie, soos so 'n maatskappy dit kan doen. Nou kan hulle maar net hulle hout daar uitruil en 'n weinig bybetaal om die werk wat hulle wil he in droge hout terug te kry; dit sal meteen ons rytuige 'n beter naam ge. En ver die hele publiek sal dit tot nut wees, deur uitsparing van hande. Ons wens die ondernemers voorspoed toe, en voeg die hoop daarby dat daar steeds meer sulke ondernemingsgees onder ons Afrikaners mag angroei".<sup>103)</sup>

Die firma van P.B. de Ville en Kie., gestig in 1879, het die voortou met die installering van stoommasjinerie geneem. Oor hierdie firma het 'n insiggewende berig in Die Patriot van 19 Januarie 1883 verskyn waarin die Paarlse wamakersbedryf pragtig beskryf word. Onder die opskrif "Di Rytuig Fabriek an di Paarl van mnre. P.B. de Ville en Co." skryf die medewerker soos volg : "Dat di Paarl van voor lange jare af di middelpunt is van di Suid-Afrikaanse kar en wamakery, is te bekend om dit eienlik weer hier te sê. Elke vreemdeling wat an di Paarl kom word getroffe deur di menigte van werkswinkels waar niks as waens en karre gemaak word. Tot nog toe egter was dit alles harde werk gewees, dog di toenemende aanvraag na Paarlse rytuige het voor 'n paar jaar 'n paar ondernemende manne op di gedagte ge=



bring om te probeer of di werk wat tot nog toe met hande moes gemaak worde ni net so goed en in veel korter tyd met masiene=rie kon bewerk worde. Di plan is eers as tamelik uit di lug gegrepe en onprakties beskoud, dog voor omtrent 3 jaar is Meneer D. Freeman, 'n lid van di firma en - soos gebleke is - 'n bekwaam engineer na Engeland gegaan en het self al di vereiste masienerie daar aangekog. Di affaire is nou in so 'n komplette orde dat elkeen wat dit gaat kyk dit moet bewonder. Di fabriek, wat bekend is onder di naam van 'Berg Rivier Werke', is gelege in di Noorder Paarl op 'n heel aangename plaas, omringd deur pragtige eikebome. Al te same staan daar nou 'n 10 of 12 tal grote gebouwe, waarvan 'n paar dien as woonhuise ver di bestierders en werkslui." Dan volg 'n bespreking van die masjiene en die proses van wamaak. Die berig sluit af met die woorde : "Elke vreemdeling sou goed doen om di affaire te gan bekyk en ver hom self te oordeel. Daartoe sal di vrindelikheid van di eienaars en bestierders hem elke dag in staat stel. Mog di tye spoedig weer 'n gunstige verandering ondergaan dan sal di firma de Ville & Co. ook ruimskoots di vrugte kan pluk van hulle ondernemingsgees. Di inrigting strek ni alleen di eienaars mar di hele Paarl tot eer."<sup>104)</sup>

Die medewerker verwys na die moeilike ekonomiese toestande in 1881-1886 a.g.v. 'n handelsdepressie. Dit is in die groot aantal insolvensies gedurende dié jare weerspieël. Talle name van insolvente wamakers, smede, hoefsmede, tuiemakers, bekleërs, skilders, ens., word in koerantberigte vermeld. Die name sover vasgestel kon word, verskyn in afdeling 111.

Een van die belangrike ondernemings in die Paarl was die wamakersfirma van J.P.Retief en Kie. wat sedert die einde van die sewentigerjare 'n prominente rol gespeel het. Die werkswinkels was by Dwars-in-den-Weg. In 1882 is stoommasjiene geïnstalleer. In Mei 1882 het 'n beriggewer van Die Patriot die fabriek besoek om die masjinerie te besigtig. Hy was baie geïmponeer met wat hy gesien het: "Dit bewys grote ondernemingsgees in mnr. Retief vir di industrie en vooruitgang van Paarl, is 'n aanwinst



vir di stad en lewer 'n navolgingswaardige voorbeeld. As dit so aangaan dan sal weldra di beskuldiging dat ons Afrikaners te dooierig is en te min ondernemingsgees het, in di doofpot moet gedaan worde."<sup>105)</sup> Deel van die fabriek was 'n houtsaagmeul. In 1883 het die firma bekend gestaan as J.P. Retief, P.zn., De Paarlse Machinery, Dwars-in-den-Weg. Die firma het gereeld geadverteer en ruim afslag is op groot bestellings aangebied.<sup>106)</sup> In 1891 was 111 mense in dié firma se diens en 700 rytuie is per jaar vervaardig.<sup>107)</sup> Die senior vennoot en stigter was Jacobus P. Retief, P.sn. In later jare het hy as Ryk Koos Retief bekend gestaan.<sup>108)</sup> In 1904 het hy in Houtstraat naby die Pastorie gebly.<sup>109)</sup> Die huis se naam was Oranje.<sup>110)</sup> Hierdie firma het omstreeks 1894 met P.B. de Ville en Kie. saamgesmelt.

Daar is reeds na P.B. de Ville en Kie. verwys. Hierdie firma, wat in 1879 gestig is,<sup>111)</sup> het in 1883 reeds meer as 'n honderd werkers gehad.<sup>112)</sup> P.B. de Ville was ook 'n direkteur van die Paarl Bank en 'n goeie vriend van die redakteur van Die Patriot.<sup>113)</sup> In 1888 het die firma in 'n advertensie daarop aanspraak gemaak dat sy fabriek die grootste in sy soort in Suid-Afrika is met 'n vloeroppervlakte van 31 131 vk. vt.<sup>114)</sup> In 1889 is berig dat die Paarl wyd bekend is vir sy uitstekende waens en rytuie; P.B. de Ville en Kie is heel moontlik sonder weerga in dié opsig, is beweer.<sup>115)</sup>

Daar kon nie, ook in argivale bronne, vasgestel word op presies watter datum P.B. de Ville en Kie. en J.P. Retief en Kie. geamalgameer het nie. In Die Patriot van 8 Februarie 1894 het daar nog 'n advertensie van De Ville en Kie., Berg Rivier Werken, verskyn, maar nie lank hierna nie is die eerste advertensies van Retief, De Ville en Kie, Berg Rivier Werken, geplaas. Die amalgamasie moes dus in 1894 plaasgevind het.

Blykbaar het Koos Retief vir P.B. de Ville uitgekoop. Dit het P.B. de Ville sonder werk gelaat en dit was seker die rede waarom

hy op Julie 1896 in Die Patriot kennis gegee het dat hy weer sy eertydse rytuigmakery, onder die naam P.B. de Ville en Kie. gaan bedryf. Alles sou met die hand gemaak word. Sy nuwe werkplek was in die anneks van die Gimnasium.<sup>116)</sup> In 1904 het P.B. de Ville in die insolvensiehof beland en moes hy uitverkoop.<sup>117)</sup>

Om op te som : Na 1880 het die masjieneen vir die Paarl aangebreek met die ingebruikneming van stoommasjinerie. Vanweë die hoë koste daaraan verbonde en a.g.v. moeilike ekonomiese toestande, kon die meeste wamakers dit nie aanskaf nie en het hulle voortgegaan om rytuie met die hand te vervaardig. Die tradisionele wamakersbedryf was nog oorheersend.

### 10.3.2 Die tydperk 1890-1900

Die 1890's is in die Paarl ingelui met die val van die Paarl Bank in 1890 waardeur baie mense groot finansiële verliese gely het. Dit was moeilike jare vir die nywerheid. In 1892 is in Die Patriot vermeld dat dit met die meeste sakeondernemings heelwat swakker as 'n tyd tevore gegaan het. Veral winkeliers, wamakers en tuiemakers het gekla dat hulle min te doen het. Bestellings uit die Onderveld was min.

Volgens die Statistical Register het die Paarl in 1891 86 nywerhede gehad wat aan 325 blanke mans, 62 blanke vroue, 517 nie-blanke mans en 31 nie-blanke vroue werk verskaf het.<sup>118)</sup> Dit kan aanvaar word dat die wamakersbedryf, as synde die grootste nywerheid, die grootste bydrae gelewer het.

In die negentigerjare is meer wamakersfabrieke met stoommasjinerie toegerus. Verskeie eenmansondernemings het saamgesmelt sodat kapitaalkragtiger maatskappye gevorm kon word.<sup>119)</sup> Daar was egter steeds nog heelwat klein ondernemings. Sommige wamakers het by die groot fabrieke gewerk en in hul vrye tyd in hul agterplase karre en waens gebou. Daar was meer van hulle

as die tye voorspoedig was. Ook in hierdie klein ondernemings was 'n groot mate van spesialisasie. Een sou net nawe draai, die ander wiele maak, 'n derde skilder of bekleewerk doen. Indien 'n klant net 'n bak of wiel wou hê, het hy na een van hierdie ambagsmanne toe gegaan. 'n Wamaker kon ook werk uitgee, die sg. stukwerk. Die groot wamakersfabrieke het egter al hulle eie onderdele gemaak en het nie nodig gehad om stukwerk uit te gee nie, behalwe as die aanvraag uitermate groot was.<sup>120)</sup>

Die kern van die Paarl was aanvanklik rondom die Strooidakkerk. In Lady Greystraat was net 'n paar wonings. In die negentigerjare het al meer wamakers hul ondernemings in Lady Greystraat of omgewing oopgemaak sodat die gemeenskap daar rondom hierdie wamakerye begin saamtrek het.<sup>121)</sup>

Die Paarl was steeds die middelpunt van die wamakersbedryf in Suid-Afrika. Daarom was dit so eienaardig dat toe die Paarlse munisipaliteit in 1894 'n waterkar wou aankoop, dit by die firma Robertson van Kaapstad bestel is.<sup>122)</sup> Die Patriot het hierop kommentaar gelewer: "Is dit ni 'n skande vir di Paarl ni? Di saak is egter dat twee van di lede van di munisipaliteit is self wamakers, en nou dat hulle self ni vir so iets mag tender nie, was hulle te afgunstig om dit vir di ander wamakers te gun."<sup>123)</sup>

Ondanks 'n algemene resessie in die land, het dit teen 1896 steeds met die wamakers in die Paarl goed gegaan. In Die Patriot word dit só gestel: "Met di verskillende besighede gaan dit nog ou stryk. Veral di firma Retief, De Ville en Kie. sleep nog altyd 'n menigte rytuie af. Waar dat algar beland, begryp ek nie; of dit moet wees dat ons land groter en al hoe meer bewoond is as wat ek my kan voorstel. Dit is seker dat ons Paarlse wamakers nou al te veel beter werk aflewer as enige jare gelede. Hulle het skrik gekry met di geweldige kompetisie in di handel deur di fabrikante op ander dorpe."<sup>124)</sup>

Ten 1898 berig De Kolonist: "Ons pragtige dorp word nog daagmeer belangrik daar dit snelle vooruitgang maak byna op elke

gebied. Op die gebied van die besigheid is hier ook snelle vooruitgang. Nuwe winkels word geopen. Kompetisie op ieder gebied van besigheid is sterk sodat mense nou verplig is om deeglike werk te lewer om sy klante nie te verloor".<sup>125)</sup>

Met oorlogswolke wat teen 1899 oor die twee Boererepublieke saamgepak het, is groot bestellings uit hierdie oord by die wamakers van die Paarl geplaas. Ook van Engelse kant het bestellings gekom.<sup>126)</sup> Dit het oorgenoeg werk aan die wamakers verseker. Ander ondernemings was a.g.v. die swak ekonomiese toestand in die land nie so gelukkig nie en verskeie moes sluit.<sup>127)</sup> Die prentjie vorentoe wanneer die bestellings afgehandel sou wees, het egter nie so rooskleurig gelyk nie. Die vrees is uitgespreek dat vele ambagsliede hul werk sou verloor. Dit was reeds die geval met vele van die bekleërs, aldus De Kolonist.<sup>128)</sup> Op 15 Mei 1900 het De Kolonist dan ook berig dat die Engelse opgehou het om waens te bestel. "Dit is 'n slegte vooruitsig vir die wamakers."<sup>129)</sup> Op hierdie sombere noot het die 19de eeu geëindig en die 20ste 'n aanvang geneem.

Die goeie tye wat die wamakers teen die einde van die eeu belewe het, is in die hernieude boubedrywighede in die Paarl weerspieël. Dit was die tyd dat van die wamakers vir hulle "wamakerspaleise" laat oprig het, soos die "volstruispaleise" van Oudtshoorn tydens die oplewing van die volstruisveermark. Die here J.P. Retief (Ryk Koos) en F. Retief (Swart Frans) het o.a. vir hulle swierige wonings laat bou.<sup>130)</sup>

- Jan Frederik Phillips was een van die belangrikste wamakers, indien nie dié belangrikste, van die Paarl. Hy is in 1860 in die distrik Ceres gebore. Sy ouers was nie welaf nie en hy moes vroeg reeds uitspring om geld te verdien. Hy het eers as grofsmid gaan werk om te leer waens en karre maak en perde beslaan. In 1881 het hy na die Paarl gekom. Daar het hy in 'n agterplaas van 'n woning in Lady Greystraat sy eerste wamakersonderneming begin. Toe hierdie werksplek teen 1894 te klein

word, het hy na Fabriekstraat verskuif. Dié perseel het twee morg beslaan.<sup>131)</sup> Sy twee broers, Boy en Lambert, het saam met hom Paarl toe gekom. Aanvanklik het Boy sy eie plek in die Droëriem gehad,<sup>132)</sup> maar het hom in 1882 by J.F. Phillips aangesluit. Lammie het saam met Hennie Fechter, sy swaer, die firma Phillips en Fechter gestig.<sup>133)</sup>

J.F. Phillips en Kie. het danksy 'n beleid van deeglikheid en goeie gehalte sterk uitgebrei. Bestellings is van oral ontvang. Phillipshet moed, ywer en deursettingsvermoë gehad. Sy klante moes tevrede en gelukkig wees. Enige ontevredene kon sy saak kom stel. Ook sy werksmense was uitstekende vakmanne. 'n Wye verskeidenheid rytuie is gebou.<sup>134)</sup> Hierdie firma het voor die Anglo-Boereoorlog groot bestellings uit die Boere-republieke gekry. Teen 1898 het meer as die helfte van hul produksie na Transvaal gegaan. Die firma het selfs vir kleiner wamakers wiele gemaak.<sup>135)</sup>

By Jan Phillips se fabriek is rytuie "uitgeryg". Die nuwe fabrieksgeoriënteerde wamakersbedryf het by J.F. Phillips en Kie. sy toppunt bereik. Hier kon die gedagte van 'n produksielyn gesien word. In een vertrek is speke gemaak, in 'n ander busse en nawe gedraai. Een groep vakmanne het hulle op die bakwerk en kappe toegespits, 'n ander die waens gemonteer.<sup>136)</sup>

Die Maleiers het 'n belangrike bydrae tot die wamakersbedryf in die Paarl gelewer. Hulle was meestal arbeiders by eenmanswerkplekke in die Droëriem. Baie Maleiers het dan ook in Oranjestraat gewoon, waarvan die bekendste die Moerat-familie was.<sup>137)</sup> Hulle het hul merk veral as skilders gemaak.<sup>138)</sup> Ander Maleiers in die 1890's was :

Bazier Latief, rytuighandelaar en wamaker.<sup>139)</sup>

Abdol Latief, slagter en wamaker, met sy woning in Bredastraat, Oude Tuin.<sup>140)</sup>

Mogas Domingo, wamaker, wat in 1892 insolvent was.<sup>141)</sup>

Kiamodien Domingo, wamaker van Oranjestraat, wat in 1895 'n openbare verkoping gehou het omdat hy op vertrek gestaan het.<sup>142)</sup> Sy naam het egter tot 1899 nog in die South African Directory verskyn.

Gabriel Domingo, wamaker, wat alle soorte rytuie gemaak het. Hy was op die hoek van Mark- en Hoofstraat gesetel.<sup>143)</sup>

Hierdie Domingo's kon afstammelinge gewees het van Domingo van Batavia, wamaker en slaaf, wat in 1831 op 57-jarige leeftyd in die insolvente boedel van die Stellenbosse wamaker Petrus Johannes Cats te koop aangebied is.<sup>144)</sup>

Aan die einde van die 19de eeu het die wamakersbedryf grootliks geïndustrialiseerd geraak. Dit was hoofsaaklik in die hande van groot wamakersfirmas wat met behulp van stoommasjinerie rytuie van alle soorte vervaardig het. Tog was die tradisionele wamakersbedryf steeds sterk gevestig onder talle klein ondernemers wat met trots kon sê dat hul produkte met die hand gemaak is. Die voortbestaan van die kleiner wamakers is deur die goeie tye teen die einde van die 19de eeu gewaarborg.

### 11.0.0 DIE TWINTIGSTE EEU : AFSLUITING VAN 'N ERA

#### 11.1.0 Algemene ekonomiese toestande in Suid-Afrika

Die 20ste eeu is in Suid-Afrika ingelui met die Anglo-Boere-oorlog (1899-1902), 'n uiters belangrike gebeurtenis in die ekonomiese geskiedenis van Suid-Afrika a.g.v. die groot verwoesting en ontwrigting wat dit tot gevolg gehad het. Vir die Kaapkolonie, wat nie so direk betrokke was nie, het die oorlog vooruitgang gebring omdat die Britse regering hier groot bedrae geld moes spandeer. Veral die boere en handelaars het baat gevind. Binnelandse aanvraag was groter, sodat uitvoere gedaal het, terwyl invoere gestyg het.<sup>145)</sup>

'n Tydperk van voorspoed het op die oorlog gevolg. Die land moes opgebou word. Dit het intensiewe ekonomiese bedrywigheid geverg. Die totstandkoming van 'n tolunie in 1903, wat alle gebiede in Suider-Afrika ingesluit het, het die handel verder gestimuleer omdat sekere tariewe daardeur afgeskaf is.<sup>146)</sup> 'n Tekort aan arbeid het ontstaan. Die goudmynwese het egter nie na verwagting ontwikkel nie. Verwagtinge t.o.v. die vordering van nywerhede is ook nie vervul nie. Dit het die land in 'n depressie gedompel wat van 1904 tot 1908 geduur het. Die klimaks van die depressie was in 1907 tot 1908. Dit het met 'n finansiële agteruitgang in Europa en die V.S.A. saamgeval. In 1908 het daar egter 'n herstelfase ingetree.<sup>147)</sup>

Met Unie-wording in 1910 is 'n Departement van Handel en Nywerheid gestig. Daar is nou groter aandag aan die plaaslike nywerhede gegee. Hoewel 'n slapte in die goud- en diamantmynwese ingetree het, was daar 'n verbasende uitbreiding in die landbou, veeteelt en vervaardigingsektor.<sup>148)</sup>

Die Eerste Wêreldoorlog (1914-1918) het 'n belangrike invloed op die Suid-Afrikaanse ekonomie uitgeoefen. Suid-Afrika het ook by die oorlog betrokke geraak deurdat Suid-Afrikaanse troepe Duits-Suidwes-Afrika geannekseer het en ook in Oos-Afrika en Europa geveg het. Terselfdertyd het die Rebelle plaasgevind. Hierdie



gebeure het die handel aanvanklik ontwrig. In 1915 was daar egter 'n herstel deurdat die aanvraag uit Europa vergroot het. Die Unie kon ook nie so baie goedere soos voorheen invoer nie en moes op plaaslike produkte staatmaak. Die vervaardigingsektor het baie hierby gebaat.<sup>149)</sup>

Na die oorlog was Europa se ekonomie in 'n chaos. Dit het Suid-Afrika ook beïnvloed sodat vanaf 1920 tot 1923 'n depressie plaaslik geheers het. Dit is veroorsaak deur dalende pryse, sprinkaanplae en droogtes wat kleiner winste, vermindering van die handel, swaar verliese, bankrotskappe, werkloosheid, loonverlagings en stakings tot gevolg gehad het.<sup>150)</sup>

'n Tydperk van uitbreiding en vooruitgang het hierop gevolg wat van 1924 tot 1929 geduur het. In 1924 het genl. J.B.M. Hertzog se Pakt-regering aan bewind gekom met 'n beleid van "Suid-Afrika eerste". Vir die industrieë het die nuwe regeringsbeleid van beskerming en aanmoediging baie beteken. Veral die verhoging van invoerreëte het plaaslike industrieë gestimuleer. Nuwe nywerhede, soos motorbakwerke, het ontstaan.<sup>151)</sup> Die tydperk van vooruitgang het ook op sosiale gebied sy merk gelaat. Daar was 'n gejaagdheid te bespeur.

In 1929 het die Wallstraatse aandelebeurs in New York in duie gestort wat die wêreld in die ergste depressie in die geskiedenis gedompel het, ook Suid-Afrika. Toestande is plaaslik vererger deur die ergste droogte wat die land nog beleef het. Die dertigerjare is dus gekenmerk deur werkloosheid, 'n ooraanbod van produkte en finansiële agterstand. Toe die toestande later in die dertigerjare verbeter het, het die ekonomiese lewe van die land 'n nuwe, moderne fase ingegaan waar tradisionele nywerhede nie meer 'n plek gehad het nie.

#### 11.2.0 Die wamakersbedryf 1900-1914

Die 20ste eeu het a.g.v. die Anglo-Boereoorlog met 'n voorspoedige fase vir die wamakers begin. Aanvanklik was daar genoeg werk vir die fabriek en eenmansondernemings. Moeiliker tye het aan-

gebreek toe Britse bestelling ingekort is. Baie van die waens wat deur Britse offisiere bestel is om ná die oorlog mee te gaan jag, kon nooit afgelewer word nie omdat baie van die kopers gesneuwel het.<sup>152)</sup>

Na die vredesluiting in 1902 moes die land weer opgebou word. Duisende waens is verwoes en moes vervang word. Die wamakers was dus bedrywig. Hulle is egter deur 'n tekort aan arbeid gekortwiek. Die oorlog het baie arbeidskragte weggetrek en na die oorlog kon hierdie tekorte nie dadelik aangevul word nie. Die staat het ook baie arbeid nodig gehad om openbare werke te doen te kry. Gevolglik het werkgewers kwaai meegeding om die beskikbare arbeid en hoë lone betaal.<sup>153)</sup> Om die probleem te help oplos, is talle jong manne en selfs kinders wat wees agtergelaat is, uit Transvaal na die Kaap toe gebring om die wamakers ambag te leer.<sup>154)</sup>

Die Paarl is 'n goeie voorbeeld van die bedrywige ekonomiese tye soos uit tydgenootlike geskrifte blyk. So skryf 'n reisiger, ene Burton in 1907: "There is no more truly rural nor prosperous place than the Paarl in South Africa and nowhere is there a greater absence of laziness and indolence, every youth and maiden and every man and woman of advanced age seeming to be busily gardening the fruits of the earth from day dawn till sunset, or to be engaged in industries that just as surely bring grist to the mill."<sup>155)</sup>

In die koerant Voorwaarts word in 1903 ook van die bloeitydperk in die Paarl melding gemaak. Ondernemings het gefloreer, en nuwe huis is gebou terwyl oues vernuwe is. Die gebruik van stoomkrag het toegeneem.<sup>156)</sup>

Hierdie verwysing na die toename in die gebruik van stoomkrag om handarbeid uit te skakel, is belangrik. Die wamakersbedryf het al meer na stoomkrag oorgeskakel met die gepaardgaande sentralisasie van die bedryf en die verdringing van die eenmansondernemings waar nog met die hand gewerk is. Industrialisasie van die wamakersbedryf het dus teen die begin van die 20ste eeu die oor-

hand oor die tradisionele bedryf gekry. Wamakery het grotendeels uit die hande van die klein ambagsman na die fabrieke verskuif.<sup>157)</sup>

Die tekort aan arbeid en die baie werk wat ingestroom het, het hierdie verwikkeling natuurlik aangehelp. Die tweede suksesfase van die 20ste eeu, in 1904 met die Herero-opstande in Duits-Wes-Afrika, het industrialisasie verder aangehelp. Waar die res van die land in 1904 in 'n depressietyd binnegegaan het, het die Paarlse wamakersbedryf uitstekend gevaar a.g.v. groot bestellings vir waens en karre wat die Duitse regering geplaas het. Nuwe masjinerie om o.a. wielbande op te trek, is ingevoer. Daar is selfs begin met 'n 24-uurwerkdag. Elke dag is in twee skofte van twaalf uur elk ingedeel. Op Saterdag is tot 11h00 gewerk. Die beleid van die wamakers was hoër produksie met behoud van kwaliteit.<sup>158)</sup> Omtrent hierdie voorspoedige tyd berig Voorwaarts soos volg: "'De een zijn dood, de anderen zijn brood', is nu ook waar met betrekking tot den oorlog in Duitsch Suid West gebied. Heelwat bestellingen zijn reeds aan de Paarl gedaan voor wagens die naar het oorlogstooneel moeten gezonden worden; ook zijn reeds duizenden stuks grootvee opgekocht. Dit houdt nog wat handen bezig die anders geen werk meer zouden hebben. Als Rusland en Japan nu maar ook elk 'n duizend of meer wagens aan de Paarl wil bestellen, zullen wij dankie zeggen!"<sup>159)</sup>

- Die donker kant van die voorspoedfase was die opkoms van die motorbedryf. In die eerste dekade van die 20ste eeu is die motor nog nie as 'n bedreiging vir die wamakersbedryf gesien nie. So bv. wou Jan Phillips glad nie sy firma in 'n staalkonstruksie-onderneming laat verander nie.<sup>160)</sup> Hy het die wamakersbedryf as veilig beskou. Indien die koerantadvertensies van die tyd egter bestudeer word, word al meer advertensies van motors en motorfietse opgemerk. So bv. het die South African Sport Emporium in die Lennon-gebou, Hoofstraat, Paarl, as alleenagente Werner-motorfietse teen 50 ghienies geadverteer.<sup>161)</sup>

Die wamakersbedryf het ook ander probleme ondervind wat sy voortbestaan bedreig het. Met die totstandkoming van die Tolunie in 1903 is invoerbelasting van 20% tot 12½% verlaag. Dit het

dit vir die plaaslike bedryf onmoontlik gemaak om suksesvol met veral die Amerikaanse bedryf te kompeteer.<sup>162)</sup> Ingevoerde rytuie het die mark begin oorstroom. Oorsese firmas het selfs rytuie spesiaal vir die Suid-Afrikaanse mark vervaardig. 'n Voorbeeld van so 'n firma was James H. Birch van Burlington, New Jersey, V.S.A. Hulle het daarop geroem dat hulle rytuie vervaardig het wat aan elke land se vereistes voldoen het. Hulle het dwarsoor die wêreld verteenwoordigers gehad wat verkope behartig het. In hul katalogus is ook 'n kapkar en bokwa, as die "Griqualand" bekend, geadverteer. Die meeste riksja's in Durban is in een stadium deur Birch gemaak.<sup>163)</sup>

Die gevolg van die verlaging van invoerbelasting vir die Suid-Afrikaanse wamakersbedryf was dat die vervaardiging van rytuie teen 1906 met die helfte ingekort moes word.<sup>164)</sup> Baie werksplekke moes sluit en baie mense is werkloos gelaat.<sup>165)</sup> Die verlaging van invoerbelasting het saamgeval met 'n depressie so dat die bedryf eintlik dubbeld so swaar getref is.

In 1906 is die invoerbelasting tot 25% verhoog. Dit was egter net op nuwe rytuie wat die land binnegekom het. Die heffing op tweedehandse rytuie was net 10%, wat 'n nuwe probleem geskep het. Groot getalle hiervan is nou ingevoer. Hier is die waens net herstel en gepoleer om soos nuwes te lyk om dan teen lae pryse verkoop te word.<sup>166)</sup> Die beskerming van eie nywerhede het dus steeds 'n probleem gebly.

- Die laaste groot voorspoedfase vir die wamakersbedryf het in 1914 met die uitbreek van die Eerste Wêreldoorlog saamgeval. Groot militêre bestellings het veral die Paarlse wamakers koorsagtig laat werk.<sup>167)</sup> J.F. Phillips en Kie. het bv. in 1916 konstant ongeveer 35 waens per week vervaardig.<sup>168)</sup> Elke wamaker wou hierdie bloeifase uitbuit. Ongelukkig het dit tot ongerymdhede gelei. So bv. het een wamaker van die Paarl - volgens H. Solomon, in sy dae self 'n wamaker, was dit Weinthrope van Huguenot Carriage Works - populierhout vir die wielveulings gebruik. Die waens was dan net 'n paar dae op die trein voor die vellings uitgedroog en die wabande afgeval het.<sup>169)</sup>

### 11.3.0 Die verval van die wamakersbedryf ná 1918

Die Eerste Wêreldoorlog was die laaste bloeiperiode vir die wamakersbedryf. Die vraag na rytuie het na die oorlog dramaties afgeneem a.g.v. skaarste aan geld, en die opkoms van die motorbedryf. Die Paarlse wamakersbedryf het verdere terugslae beleef deurdat die binnelandse wa- en karbedryf 'n groter markaandeel verwerf het. Die hoë lone en korter werksure het winste verder laat krimp. Al meer wamakersondernemings moes hul deure sluit of ander tipes werk verrig. Die wamakery van Thom en Verster is in 1919 aan Zefanja Potgieter en M.C.V. Thom, 'n seun van J.C. Thom, verkoop. Die nuwe eienaars het egter net nog vir 'n kort tydjie sake gedoen voordat hulle bankrot is. Ook Weinthropse se Huguenot Carriage Works het sy deure gesluit.<sup>170)</sup> Die firma Solomon, Reyneke en Kie., wat aan Ben Solomon en Johnny Reyneke behoort het, het vragmotorbakke begin bou en opsit, en lere vir die poskantoor gemaak, terwyl hoofsaaklik net herstelwerk aan waens gedoen is.<sup>171)</sup> Lammie Phillips en Hennie Fechter se onderneming is deur J.F. Phillips oorgeneem. Vroeg in die 1920's is die gebou waarin Phillips en Fechter se onderneming was, deur 'n brand verwoes. Dit is nie herbou nie.<sup>172)</sup> F.J. Retief en Kie., Dwars-in-den-weg, is in 1924 deur J. de Villiers oorgeneem, wat onder die oorspronklike naam verder handel gedryf het.<sup>173)</sup>

Ook die firma Retief, De Ville en Kie. het 'n opdraende stryd gevoer. Hulle het in 1915 al begin om, behalwe waens en karre, ook motorrompe te bou.<sup>174)</sup> Teen 1924 kon hulle nie meer die pas volhou nie en is die onderneming aan J.F. Phillips en Kie. verkoop.<sup>175)</sup> Teen 1924 was daar slegs 'n stuk of agt wamakers in die Paarl oor.<sup>176)</sup>

Dit was net die onderneming van J.F. Phillips en Kie. wat die probleme van die tyd kon weerstaan en selfs vooruit kon gaan. Net ná die Eerste Wêreldoorlog het die firma begin om afdelingsrade en munisipaliteite geïnteresseerd te kry in sanitasiewaens, vulliswaens, ens. Hierdeur wou hy verhinder dat werkers afge-

dank word.<sup>177)</sup> In 1936 het hierdie firma 'n oplewing gehad deur dat die Italiaanse regering baie waens en karre vir hul Abessiniese veldtog bestel het. Oswald Pirow, destyds Minister van Verdediging, het in dieselfde jaar 'n bestelling vir boskarre vir die Suid-Afrikaanse Weermag by Phillips laat plaas. In 1938 het die firma twee kakebeenwaens, die Hendrik Potgieter en Magrieta Prinsloo, vir die Simboliese Ossewatrek geskenk. Met die uitbreek van die Tweede Wêreldoorlog in 1939 het die Suid-Afrikaanse regering 'n groot aantal kanonwiele vir die Weermag se houwitserkanonne by Phillips bestel. Dit was egter die laaste opdrag wat deur die firma uitgevoer is, want in 1942 het hy sy deure gesluit.<sup>178)</sup>

Die redes vir die verval van die wamakersbedryf was veral die kwynende vraag na waens en karre, en verder die skaarste aan geskikte hout e.a. materiale en onderdele soos aste, en die tekort aan bedrewe vakmanne. Hulle het nie meer tot die wamakersberoep aangetrokke gevoel nie omdat daar geen toekoms meer in dié bedryf was nie.<sup>179)</sup>

Die wamakersbedryf het nie ná 1940 eenklaps van die toneel verdwyn nie. Daar was steeds wamakers op baie plekke bedrywig, maar net op klein skaal. Die laaste wamaker wat sy deure gesluit het, was R. Ballantine van Keiskammahoek, King William's Town. Dit was in 1967.<sup>180)</sup>

Vandag is daar slegs nog 'n vae herinnering by die ouer geslag aan hierdie verdwene bedryf.

## Verwysings

1. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne Museum, pp. 15-16.
2. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 16.
3. J. Jobé : Van koetsen en karossen, p. 10.
4. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 15-16.
5. L. Tarr : The history of the carriage, p. 215.
6. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 17.
7. W.L. Goodman : British planemakers from 1700, p. 14.
8. A. Bird : Roads and vehichles, p. 106.
9. W. Slob : Het paard in de landbouw, pp. 125-126.
10. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, pp. 35-36.
11. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 24.
12. Ibid., pp. 168, 189-199.
13. J. Malan : Rytuie van weleer, pp. 55-56.
14. J.A. van Riebeeck : Daghregister 111, p. 455.
15. G.C. de Wet : Die vryliede en vryswartes in die Kaapse nedersetting, p. 66.
16. Ibid., pp. 62, 67.
17. Ibid., p. 26.
18. Mev. Magriet Louw, 'n persoonlike mededeling.
19. G.C. de Wet : Die vryliede en vryswartes in die Kaapse nedersetting, p. 68.
20. O.F. Mentzel : A description of the Cape of Good Hope (Van Riebeeck-vereniging no. 4, pp. 159-160).
21. J.J.F. Joubert : Die Kaapkolonie onder Ryk Tulbagh, p. 47.
22. O.F. Mentzel : A description of the Cape of Good Hope (Van Riebeeck-vereniging no. 4, p. 65).
23. A.J. Boëseken : Die Nederlandse kommissaris en die 18de eeuse samelewing aan die Kaap, p. 208.
24. J. Walton : Ox-wagon ... (Lantern, Maart 1976, p. 15).
25. A.L. Muller (red.) : Ekonomiese ontwikkeling in Suid-Afrika, pp. 26-27.



26. P.G. Nel (red.) : Kultuurontplooing van die Afrikaner, p. 119.
27. O.F. Mentzel : A description of the Cape of Good Hope (Van Riebeeck-vereniging no. 25, pp. 106-107).
28. J.W.D. Moodie : Ten years in South Africa, pp. 62-63.
29. P.G. Nel (red.) : Die kultuurontplooing van die Afrikaner, p. 119.
30. C.G. Botha : Social life and customs during the 18th century, p. 75.
31. A. Appel : Die geskiedenis van houtvoorsiening aan die Kaap, pp. 30, 54.
32. H.C.V. Leibbrandt : Precis of the archives of the Cape of Good Hope : Journal 1699-1732, p. 247.
33. A. Appel : Die geskiedenis van houtvoorsiening aan die Kaap, pp. 80, 82.
34. Ibid., p. 32.
35. Ibid., p. 80.
36. J. Hawesworth : An account of the voyages undertaken for making discoveries in the southern hemisphere ..., p. 786.
37. A. Appel : Die geskiedenis van houtvoorsiening aan die Kaap, pp. 70, 90, 93.
38. Ibid., p. 106.
39. Ibid., p. 108.
40. Ibid., p. 31.
41. Ibid., p. 144.
42. Ibid., p. 147.
43. Ibid., p. 30, 147.
44. A.L. Muller (red.) : Ekonomiese ontwikkeling in Suid-Afrika, p. 64.
45. M.H. de Kock : The economic development of South Africa, pp. 26-28.
46. V.M. Golovnin : Detained in Simon's Bay, p. 64.
47. Ibid., p. 37.

48. Ibid., p. 39.
49. The Cambridge History of the British Empire VIII, p. 771.
50. M.H. de Kock : The economic development of South Africa, p. 38.
51. African Court Calender 1817.
52. J. Walton : Ox-wagon : symbol of S.A. exploration and expansion (Lantern, Maart 1976, p. 11).
53. W.J. Burchell : Travels in the interior of Southern Africa II, p. 145.
54. D. Carmichael : Account of the Cape ..., p. 54.
55. H. Raikes (ed.) : Memoir of the life and times of vice-admiral Sir J. Brenton, p. 514.
56. African Court Calender 1812-1827.
57. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot, 28 April 1961, pp. 52-53).
58. De Zuid-Afrikaan, 23/12/1831.
59. De Zuid-Afrikaan, 11/1/1833.
60. C. Barter : The dorp and the veld, p. 45.
61. M.E.R. : Oorlogsdagboek, pp. 14-15.
62. J.A. van Riebeeck : Dagregister II, p. 454; E.E. Mossop : Old Cape Highways, p. 25.
63. Ibid., pp. 4-5.
64. Anoniem : Gleanings in Africa ..., p. 287.
65. O.F. Mentzel : Vollständige beschreibung ...II, p. 66.
66. W.A. Joubert (samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei, pp. 5-7.
67. J.G. Swaving : Uitstapje naar de Paarl ... (Het Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Tydschrift, Vol. 5, 1828, pp. 453-462).
68. Vgl. Vernacular Architecture Society of S.A. : Paarl : notes for the use of a member, p. 5.
69. Anoniem : Gleanings in Africa ..., pp. 285-287.
70. J. Mockford : Here are South Africans, p. 54.
71. I.D. Calvin : South Africa ..., p. 239.
72. W.A. Joubert (Samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei, p. 103.

73. W.A. Joubert (samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei, p. 9.
74. Paarl Post (Hugenote-uitgawe), 16/4/1948, p. 6.
75. W.A. Joubert (samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei, p. 9.
76. Ibid., p. 9; L.G. Green : Beyond the city lights, p. 30.
77. Ibid., p. 104; B.J. Maré : In the valley of the Berg, p. 67.
78. De Ware Afrikaan, 17/1/1839.
79. Paarl Post, 16/4/1948. p. 6.
80. E. Rosenthal : Mooi ou bedryf het uitgesterf (Die Huisgenoot, 26/11/1956, pp. 6-7).
81. W.A. Joubert (Samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei, p. 13.
82. T.C. Barker and C.I. Savage : An economic history of transport in Britain, p. 97.
83. M.H. de Kock : The economic development of South Africa, pp. 46-49.
84. Ibid., p. 52.
85. Ibid., p. 53.
86. J. Walton : Oxwagon : symbol of S.A. exploration and expansion (Latern, Maart 1976, p. 15).
87. J. Angove : In the early days ..., p. 2.
88. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot 28/4/1961, p. 53).
89. Worcester Standard and Advertiser, 4/3/1939.
90. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 57.
91. M.E.R. : Oorlogsdagboek, pp. 16-19.
92. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot 28/4/1961, p. 53).
93. M.J. Wells : Effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 153).
94. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot 28/4/1961, p. 53); J. Malan : Rytuie van weleer, p. 57.
95. Statistical Register, 1887, p. 218.
96. Ibid., 1891, pp. 28H-28I.

97. Statistical Register, 1894, p. 236.
98. J.F. Ingram : In the land of gold, diamonds and ivory..., pp. 24-25.
99. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 58.
100. A. Trollope : South Africa I, pp. 121-122.
101. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot, 28/4/1961, p. 52-53).
102. Die Patriot, 19/5/1882.
103. Ibid., 24/12/1880, p. 1.
104. Ibid., 19/1/1883.
105. Die Patriot, 19/5/1882.
106. Westelyk Provincie Heraut, 2/5/1883 en 19/5/1883.
107. N.Combrinck, Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.
108. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
109. Voorwaarts, 20/4/1904.
110. W. Roome, persoonlike onderhoud.
111. General Directory of South Africa 1896/97.
112. Die Patriot, 12/1/1883.
113. Ibid., 8/7/1887.
114. General Directory of South Africa 1888.
115. The Argus Annual and South African Directory 1889, p. 672.
116. Die Patriot, 2/7/1896; J. Malan : Rytuie van weleer, p. 61.
117. Voorwaarts, 9/7/1904.
118. Statistical Register 1892, p. 245.
119. W.A. Joubert (samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei, p. 103.
120. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
121. N.Combrinck : Gesprek by Drakensteinse Heemkringvergadering, April 1978.
122. De Paarl, 22/2/1894.

123. Die Patriot, 22/3/1894.
124. Ibid., 27/2/1896.
125. Byvoegsel tot De Kolonist, 12/11/1898.
126. De Kolonist, 17/10/1899.
127. Ibid., 21/10/1899.
128. Ibid., 28/11/1899.
129. Ibid., 15/5/1900.
130. Ibid., 15/7/1899.
131. B.J. Maré : In the valley of the Berg, p. 68; S. Vercueil :  
Laaste van die meester-wamakers (Naweekpos, Sept.  
1966, p. 10).
132. Die Patriot, 8/4/1881.
133. John Phillips, persoonlike onderhoud.
134. S. Vercueil : Laaste van die meester-wamakers (Naweekpos,  
Sept. 1966, pp. 10-11).
135. J. Phillips tydens h Drakensteinse Heemkringgesprek,  
April 1978.
136. Byvoegsel tot Die Burger, 8/7/1972.
137. W.A. Joubert (samest.) : Die Paarl, sy ontstaan en groei,  
p. 103.
138. W. Roome, persoonlike onderhoud.
139. De Paarl, 15/10/1895.
140. De Kolonist, 8/9/1900.
141. Ons Land, 13/2/1892.
142. De Paarl, 5/11/1895.
143. Voorwaarts, 8/10/1902.
144. De Zuid-Afrikaan, 5/11/1831.
145. M.H. de Kock : The economic development of South Africa,  
p. 61.
146. Ibid., p. 67.
147. Ibid., p. 66.
148. Ibid., p. 70.

149. M.H. de Kock : The economic development of South Africa, p. 61.
150. Ibid., p. 75.
151. Ibid., p. 82.
152. S. Vercueil : Laaste van die meester-wamakers (Naweekpos, Sept. 1966, p. 12).
153. Voorwaarts, 8/4/1903.
154. EALG 111, p. 16.
155. A.R.E. Burton : Cape Colony today, p. 59.
156. Voorwaarts, 3/10/1903.
157. L.G. Green : Beyond the city lights ..., p. 31.
158. J. Phillips tydens Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.
159. Voorwaarts, 10/9/1904.
160. J. Phillips tydens Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.
161. Voorwaarts, 24/1/1903.
162. Anoniem : Men of the times : old colonists of the Cape Colony and Orange River Colony, p. 157.
163. Carriage Journal, March 1964, p. 90; South African Almanac and Reference Book 1911-1912, p. 225.
164. Anoniem : Men of the times ..., p. 157.
165. R.G. Weiss : Limousines of the Wagonmakers'valley (The Farmers' Weekly, 23/12/1959, p. 15).
166. Anoniem : Man of the times ..., p. 157.
167. L.G. Green : In the land of afternoon, p. 125.
168. John Phillips tydens Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.
169. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
170. W. Thom, persoonlike onderhoud in Junie 1979; B.J. Maré (red.) : In the valley of the Berg, p. 67.
171. H. Solomon, persoonlike onderhoud in Febr. 1980.
172. B.J. Maré (red.) : In the valley of the Berg, p. 67.
173. Ibid., p. 68.
174. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot 28/4/1961, p. 53).

175. W. Roome, persoonlike onderhoud.
176. Paarl Post, 16/4/1948.
177. J. Phillips tydens Drakensteinse Heemkringgesprek,  
April 1978.
178. J. Malan : Rytuie van weleer, p. 62.
179. H. Steytler : Laaste wamaker sluit sy deur (Die Huisgenoot  
22/11/1968, pp. 12-15).
180. Ibid.



AFDELING III : DIE ROL VAN DIE WAMAKER IN DIE  
PAARLSE SAMELEWING.

## 12.0.0 DIE WAMAKERS VAN DIE PAARL

Oor 'n tydperk van byna twee eeue waarin die Paarlse wamakersbedryf die toon in Suid-Afrika aangegee het, was daar letterlik honderde ambagsmanne werksaam. Hierdie ambagsmanne se name het deur die jare merendeels in die vergetelheid geraak. Dit is nie moontlik om almal wat in een of ander stadium daar werksaam was se name op te spoor nie. Tog verskyn in die ou bronne, veral die almanakke, wel talle name. Ongelukkig is daar vele foute en weglatings in die almanakke, wat verwarring skep. Omdat so min omtrent die mense bekend is, is die gevaar van foute des te groter. Skrywers van tydskrifartikels en boeke het dan ook al baie bont oor sekere van die wamakers van die Paarl geskryf. Die bekende skrywer Lawrence G. Green vermeld bv. die naam van ene mnr. John du Plessis, wat glo een van die eerste "wakonings" van die Paarl was en van slawe-arbeid gebruik gemaak het.<sup>1)</sup> In die Cape of Good Hope Almanac van 1831 verskyn onder wamakers die naam van P. du Plessis van Noorder-Paarl.<sup>2)</sup> Is dit die wakoning? Of is dit Jan Jeremias du Plessis, wat as timmerman in die Almanac van 1837<sup>3)</sup> aangedui word?

Hier volg nou die name van wamakers en hul kollegas in verwante en hulpbedrywe vir die verskillende tydperke waaroor inligting bekom kon word.

### 12.1.0 Vóór 1870

Die Cape of Good Hope Almanac van 1831 en 1837 het in die afdeling Paarl Directory die eerste keer die Paarlse inwoners aangedui. Die volledige gekombineerde lys name vir die verskillende ambagte word hier gegee omdat hierdie ambagte in die 1830's almal op een of ander manier in die vervaardigingsproses van 'n rytuig met mekaar geskakel het.

#### Grofsmede

Jan Bartman

Jan Daniel de Ville

Jan Hermanus de Villiers, J.H. sn.

Jacob Daniel de Villiers, Jacob sn.

J.H. Hanson

P. Minnaar

John Murchison

J. Richard

Paul Francois Roos

F.J. Russouw

Jacob Jacobus Seyffenberg

George Louis Steytler

Jan Swanefelder

Jacob Syfert

A.B. van Niekerk

Jan Adam Zinn (ook hoefsmid)

#### Wamakers/Wielmakers

Pieter Casper Bartman

P. du Plessis

Pieter B. de Ville

J. Spangenberg

Johannes Petrus van Blerk

Frans van Nierop

Johan Coenraad Waldpot

Gillian Johannes Wolfaart

#### Skilders

Berhard Marchand

J. Obermeyer

J. Stegman

Jacobus Johannes Tromp

#### Timmermans

Daniel du Plessis

Jan Jeremias du Plessis

Hendrik Moll

Marthinus Joachim Mulder

#### Saalmakers

J. Leeuwner

Jan Dedietz Mohr  
Albertus Raphael

### Skrynerkers

Pieter Willem Luttig

### Looiers

J.H. Bos <sup>4)</sup>

Weens 'n gebrek aan bronne kon nie veel meer name vir die tydperk vóór 1870 bekom word nie. Die almanakke het nie deurentyd die Paarlse inwoners vermeld nie.

### 12.2.0 Die tydperk 1870 - 1889

In hierdie tydperk het die koerantwese in die Paarl opgebloeit met dié voordeel dat vele name van ambagslui in druk verskyn het, sodat dit die geleentheid bied om meer van hulle te wete te kom. In die begin van die 1880's het die Paarl deur moeilike ekonomiese tye gegaan. Dit kan aan die groot aantal insolvensies gesien word.

### Mense wat insolvent verklaar is

In 1880 en 1881

### Wamakers

H.A.J. Basson <sup>5)</sup>

Jacob de Bot, ook 'n kuiper, van Lady Greystraat. <sup>6)</sup>

Sybrand Johannes van der Spuy, W. sn. <sup>7)</sup>

### Smede

M.F. Gibbons. <sup>8)</sup>

J.W. Woudberg. Sy woning was digby die Paarlse meule. <sup>9)</sup>

In 1882

### Wamakers

Jan Jacobus Anthon. <sup>10)</sup>

C.J.F. Delvecchio. Sy werkplek was oorkant die Noorder-Paarlse kerk. <sup>11)</sup>

Francis Hepburn.<sup>12)</sup>  
Joseph Verster.<sup>13)</sup>  
S.J. Verster.<sup>14)</sup>

Smede

Jonas L.P. van Ellewee<sup>15)</sup>

Saalmakers

P.A.C. Combrinck<sup>16)</sup>

In 1883

Wamakers

Jan Jacobus de Villiers, J.J. sn.<sup>17)</sup> In 1880 het hy kennis ge-  
gee van 'n openbare verkoping omdat hy hom uitsluitlik op sy  
rytuighandel wou toelê.<sup>18)</sup>  
Baderdien Domingo, 'n Maleier.<sup>19)</sup>  
B.G. Reyneke.<sup>20)</sup>  
B.J. Solomon.<sup>21)</sup>  
Hermanus Jacobus van der Spuy.<sup>22)</sup>

Smede

J.H. de Villiers.<sup>23)</sup>

In 1884

Tuismakers

A.S. Gobregts.<sup>24)</sup>

Wamakers

F.J. Retief, P. sn.<sup>25)</sup>

In 1886

Wamakers

D.W.P. Daniels.<sup>26)</sup>  
A. en B. Latief, Maleiers.<sup>27)</sup>  
J. Marinus.<sup>28)</sup>

### Openbare verkopings

Dit is deur die volgende mense gehou omdat hulle die Paarl verlaat het of omdat hulle voorrade wou verminder. Dit kom daarop neer dat hulle ook die moeilike ekonomiese tye gevoel het:

#### In 1880 en 1881

##### Wamakers

P.A.J. de Roubaix. Sy eiendom was naby die Lady Greybrugstasie, naas die Paarlse Drukkery, vlak oor die pas gestigte handelonderneming van M.S. du Toit en digby die Gimnasium en die Noorder-Paarlse kerk. 'n Koerantberig-gewer het gemeen dat dit 'n ideale erf vir die pas opgerigte "Maatschappy voor het Vervaardiging van Rytuie door Machinery" sou wees.<sup>29)</sup>

M., A. en G. Domingo, Maleiers.<sup>30)</sup>

#### In 1882

##### Wamakers

Jan D. Minnaar, J.P. sn.<sup>31)</sup>

Isaac A. Perold, jr., Noorder-Paarl.<sup>32)</sup>

R.P. Perold. Hy het in Noorder-Paarl naas Optenhorst en Olijfboom in Hoofstraat gewoon, maar het in 1882 sy erwe verkoop omdat hy 'n plaas gekoop het.<sup>33)</sup>

#### In 1883

##### Wamakers

Marthinus Bos.<sup>34)</sup>

Ander ambagsmanne wat in die tagtigerjare in die Paarl werk-saam was

##### Wamakers

Robert C. Allsop, eienaar van 'n belangrike wamakery. In 1880 het hy 'n tekort aan ambagsmanne ondervind en om werkers geadverteer. Hy sou hulle ekstra betaling gee

vir goeie werk.<sup>35)</sup>

G.C. Keet, digby Plattekliip.<sup>36)</sup>

J.F.B. Page.<sup>37)</sup>

J. Rode.<sup>38)</sup>

J.O. van Niekerk het in 1881 tien wamakers benodig.<sup>39)</sup>

### Smede

M. Hansen, 'n Noor, was die eerste masjiensmid in die Paarl.

In 1882 het hy hom daar gevestig en sy eie werksplek regoor die fabriek van P.B. De Ville en Kie. geopen.

Die voorafgaande vier jaar was hy in Kaapstad by 'n groot smidswinkel voorman.<sup>40)</sup>

J.H. Retief. Hy het sy eiendomme in 1881 verkoop.<sup>41)</sup>

### Hoefsmede

P.J.J. du Toit met sy werkplek aan die Markplein.<sup>42)</sup>

Jonas Gawiel het in 1880 naby die Paarl Bank sy werkplek gehad.

Hy het later by die munisipaliteit om 'n stuk grond aan die Markplein aansoek gedoen ten einde 'n smidswinkel op te rig. In ruil daarvoor sou hy die munisipaliteit se gereedskap gratis herstel.<sup>43)</sup>

G.P. Wheeler het in 1881 die hoefsmidswinkel van P.J.J. du Toit aan die Markplein oorgeneem.<sup>44)</sup>

### Tuimakers

Edward P. Andrews is in 1881 insolvent verklaar.<sup>45)</sup>

### Bekleërs

O.T. de Villiers, jr. Hy het in 1882 vier bekleërs benodig.<sup>46)</sup>

Daniel J. du Toit van Oude Werf. In 1882 adverteer hy om ses bekleërs deur hom benodig.<sup>47)</sup>

J.P. Sprenger van Eijk. Hy was ook 'n saal- en tuimaker. Sy werkplek was by Dwars-in-den-Weg.<sup>48)</sup>

Om die lys van ambagsmanne wat in die tagtigerjare by die wamakersbedryf in die Paarl betrokke was, af te rond, volg nou die name van ambagsmanne soos dit in die Cape Post Office



Directory van 1886/87 en 1889 verskyn het. Waar van toepassing word bykomende inligting bygevoeg.

### Wamakers

J. Blignaut.

G.C. Bonthuys. In 1886 se Directory is hy as smid aangedui.

A.S. Brink. Hy was regoor die N.G. Kerk Suider-Paarl gevestig. Hy het in 'n advertensie in 1885 gemeld dat hy altyd rytuie voorhande het en dat dit vir twaalf maande gewaarborg is.<sup>49)</sup>

L. Brink.

Geo. Church.

J.D. de Ville.

J.D. de Ville, jr.

P.B. de Ville en Kie.

S.W.A. de Villiers. Dit kan dieselfde persoon wees wat as G.W.A. de Villiers in die Directory van 1889 verskyn.

A.T. de Villiers.

D.J. du Plessis. Dit moet dieselfde D.J. du Plessis, D. sn. wees wat in Meulstraat, Noorder-Paarl, net langs M.H.J. Uys, tuiemaker, gevestig was. Hy het een keer om 'n bekleër en twee leerjongens en 'n ander keer om 'n bekwame smid geadverteer. Hy het rytuie gebou, herstel en ook draaiwerk gedoen. In 1892 het hy 'n openbare verkoping gehou omdat hy 'n verandering wou maak.<sup>50)</sup>

Wm. Gebhard.

J. Genade.

H.J. Havenga.

S.P. Jordaan.

P.A. le Roux. Sy naam verskyn in die Directory van 1886/7 ondanks 'n kennisgewing in 1883 dat hy besluit het om sy onderneming te sluit.<sup>51)</sup>

Melt Louw. Hy was in 1882 naby die Gimnasium werksaam. In dieselfde jaar was hy insolvent.<sup>52)</sup>

T. Louw.

G.J. Malherbe.

G.W. v.d. L. Malherbe.

J. Malan.

A.J. Marais, J. sn. In 1880 was sy werkplek aan die Mark=plein en is hy as 'n tuie-, saal- en rytuigmaker aangedui.<sup>53)</sup>

F. Perold.

B. Phillips

J.P. Retief. Dit is heelwaarskynlik dieselfde persoon wat as J.D. Retief in die Directory van 1889 verskyn.

F.J.P. Retief. Dit kan F.J. Retief, P. sn., gewees het.<sup>54)</sup>

David Dennit Small. In 1883 was hy insolvent.<sup>55)</sup>

Jacobus Hendrik Theunissen. In 1880 het hy om drie wamakers geadverteer en hulle goeie betaling en gratis inwoning aangebied.<sup>56)</sup> In 1881 is sy seun, Martinus Wilhelmus, in die ouderdom van 27 jaar oorlede.<sup>57)</sup> In 1882 was hy insolvent.<sup>58)</sup>

J.C. Thom. In 1883 was hy bankrot.<sup>59)</sup>

M.C.V. Thom.

Michiel Thom.

Jacob Coenraad Johannes van Ellewee. In 1881 was hy bankrot.<sup>60)</sup> In 1885 is berig dat hy na Robertson verhuis het.<sup>61)</sup>

H.A.W. van Niekerk.

Jan Daniel Wannenburg. In 1883 was hy bankrot.<sup>62)</sup>

J.C. Wahl.

C. Wahl, C. sn. In 1886 is hy as smid aangedui.

C.J. Wahl, C. sn., van Meulstraat.

D.H. Wahl.

B.B. Wilson.

J. Woudberg.

### Smede

Jan Frederik Baartman. In 1881 het hy te Oude Werf in Lady Greystraat, synde deel van die eiendomsplaas Nantes, gewoon. In dié jaar het hy bankrot gespeel. later het hy weer sy smidswinkel geopen. Sy adres was nou Roode Hoogte.<sup>63)</sup>

J.F. Baartman, jr.

L.A. Baartman.

J.J. Bonthuys.

I.J. de Villiers. Dit moes Isaac Jacobus de Villiers, O.T. sn., gewees het. In 1883 is hy insolvent verklaar en moes hy sy woonerf in Noorder-Paarl, synde deel van die plaas Eendragt, grensende aan Hoofstraat, verkoop. 'n Paar maande later het hy weer 'n smidswinkel, asook 'n hoefsmidswinkel by Dwars-in-den-Weg geopen.<sup>64)</sup>

Joachim Daniel de Villiers, O.T. sn. In 1883 was hy bankrot. Sy eiendom, De Morgen Ster, nie ver van die Noorder-Paarlse kerk nie, moes verkoop word.<sup>65)</sup>

O.T. de Villiers.

Petrus J. Diffenthal.

H.B. Gebhard.

P.J. Louw.

J.N.O. Macker. Dit moes dieselfde persoon as Jan Makie, hoefsmid, gewees het. In 1882 het hy sy onderneming aan Dwars-in-den-Weg heropen.<sup>66)</sup>

Jan Nicolaas Marais. In 1882 was hy bankrot.<sup>67)</sup>

T.G.J. Verster.

D.H. Woudberg.

#### Tuimakers en saalmakers

J.P. Cupido.

A.J.J. Diffenthal.

A.C. du Toit.

A.J.F. du Toit.

M. Gobregts.

C. Lotter.

A.J. Marais, N. sn.

A.B. Page.

M.H.J. Uys. Hy het eers naas die Gesticht van die Moedergemeente aan die bokant van Hoofstraat, Noorder-Paarl, gebly. In 1882 wou hy "hoër op" in die dorp verskuif.<sup>68)</sup> Hy was jarelank 'n gereelde adverteerder in Die Patriot.

#### Karbekleërs

P.C. Combrinck.

I.J. Marais. Dit sou Isaac Jacobus Marais, J.N. sn., gewees het wat in 1883 bankrot was.<sup>69)</sup>

I.J. van Niekerk.

### Skilders

F.H. Bell.

C. Dercksen.

J.H. Durr.<sup>70)</sup>

Hierdie ambagsmanne het nie almal hul eie ondernemings gehad nie. Baie van hulle sou by die groot firmas gewerk het. Die lys is ongelukkig, soos reeds aangedui, nie oral betroubaar of volledig nie. Dit is opvallend hoeveel mense wat in die vroeë tagtigerjare insolvent verklaar is, in 1889 steeds hulle ambagte beoefen het. Dit is egter nie duidelik of hulle steeds onafhanklik gewerk of net werknemers was nie.

### 12.3.0 Die tydperk 1890 - 1899

Met die meer gereelde verskyning van die name van Paarlse inwoners in die General Directory of South Africa kan 'n groter aantal wamakers e.a. ambagsmanne in hulpbedrywe geïdentifiseer word. So bv. het die Paarlse name in die Directory van 1892/93, 1896/97 en 1898/99 verskyn. 'n Gekombineerde lys van name vir die negentigerjare saamgestel uit die Directory sien soos volg daar uit:

### Wamakers

W.L. Arnold.

Jan Frederik Baartman, jr. Hoewel sy naam in die Directory van 1898/99 verskyn, het 'n berig in 1892 vermeld dat hy 'n openbare verkoping gehou het omdat hy op vertrek staan.<sup>71)</sup> Hy het blykbaar weer anders besluit. In 1898 was hy insolvent. Sy grootste skuldeisers was almal wamakers, smede of skilders. Sy besittings is verkoop, o.a. sy huis in Markstraat, en die voorraad in sy pakhuis in Lady Greystraat.<sup>72)</sup>

A.S. Brink.

Paul F. de Kock. Sy wamakery was in Hoofstraat, Suider-Paarl, naby Ceceliastraat. Hy was terselfdertyd ook grofsmid.

Sy vrou, tant Lotjie, was 'n trotse mens uit 'n gesiene familie. Sy was baie presies. Selfs die palmblare in haar tuin is afgestof.<sup>73)</sup>

P.B. de Ville, sr.

P.B. de Ville, J.D. sn.

O.T. de Villiers.

I.J. de Villiers, O.T. sn.

P.A.J. de Roubaix.

Gabiel Domingo, 'n Maleier.

K. Domingo, 'n Maleier.

D. du Plessis.

J. Francke.

H.J. Havenga. Hy was later een van die vennote in Havenga en Dickson.<sup>74)</sup>

Louw-broers. Hulle was in 1894 in Dwars-in-den-Weg gesetel. In dié jaar het hulle 'n openbare verkoping gehou aangesien hulle hul onderneming gesluit het en die Paarl sou verlaat.<sup>75)</sup>

J. Marais.

J.E. Minnaar.

P.C. Page. Hy het algemeen as "oom Casper" bekend gestaan. Sy werkplek was in Hoofstraat. Hy was een van die kleiner wamakers wat alle soorte rytuie gebou het.<sup>76)</sup> Teen 1902 was hy nog werksaam.<sup>77)</sup>

I.A. Perold.

J.F. Phillips

Retief, De Ville en Kie.

F.J. Retief. Sy bynaam was Swart Frans. Hy was sedert 1879 aan die Markplein in Van der Lingenstraat gesetel.<sup>78)</sup>

Teen 1895 was hy 'n vooraanstaande wamaker wat baie pryse by verskillende tentoonstellings gewen het. Sy produkte is alles met die hand gemaak. Op 9 Augustus 1899 het hy die geboue van Retief, De Ville en Kie. in Dwars-in-den-Weg gekoop. Teen dié tyd was sy onderneming te groot vir sy bestaande geboue. Hy was alombekend vir sy presiesheid m.b.t. die maak van rytuie.<sup>79)</sup> Sy woning, Monte Rosa, in Hoofstraat was 'n spogplek wat in 1899 opgerig is. Sy vrou was 'n gesiene lid van openbare en kerklike liggame.<sup>80)</sup> Na sy dood is sy met Zefanja Pot-

gieter, ook 'n wamaker, getroud.<sup>81)</sup>

J.P. Retief. Stigter van en vennoot in Retief, De Ville, en Kie.

A.J. Roome. Stigter van en vennoot in Retief, De Ville en Kie.<sup>82)</sup>

R.J. Smith. Hy was ook 'n slagter.

C.G.E. Starke. Sy onderneming was op die hoek van Hoof- en Hospitaalstraat.<sup>83)</sup> Hy het alle soorte rytuie gemaak.<sup>84)</sup> Frikkie Starke was saam met hom in die onderneming.<sup>85)</sup>

Thom en Verster.

David Thom, broer van J.C. Thom. Tot 1892 was hulle in vennootskap.<sup>86)</sup>

J.C. Thom, stigter van en vennoot in Thom en Verster.

M.C.V. Thom.

Constant Wahl, C. sn. Hy het as Swart Constant bekend gestaan.<sup>87)</sup> Hy het alle soorte rytuie gebou, gereeld aan tentoonstellings deelgeneem en goed gevaar.<sup>88)</sup> Sy rytuie is met die hand gebou. Sy werkplek het as Wahlheim bekend gestaan. Dit was in Hoofstraat.<sup>89)</sup>

Johan Coenraad Wahl, C. sn. Hy was 'n broer van Constant Wahl. In 1892 was hy 'n slag insolvent.<sup>90)</sup> Hy het egter met sy onderneming voortgegaan en sy naam verskyn in 1899 steeds in die Directory.

#### Hoef- en grofsmede

J. Cornellisen.

J. de Ville.

C.A. de Villiers, J. sn.

C.A. de Villiers, O.T. sn.

C.C.A. de Villiers.

Izak de Villiers.

J. Diffenthal.

M. du Toit, J. sn.

Fobian.

D.F. Immelman

H. Lotze.

J.G. Louw.

Paul J. Louw.

Jan Makie.

F. Philander.

T.G.J. Verster. In 1892 word sy adres as Oude Pastorie aangedui.<sup>91)</sup> Hy was aanvanklik 'n werknemer van J.C. Thom, maar het later 'n vennootskap met Thom gesluit. Daardeur het die firma Thom en Verster tot stand gekom. Thom en Verster was swaers.<sup>92)</sup>

F. Wheeler.

F. Woudberg.

P.F. Zuidmeer.

#### Bekleërs

P.C. Combrinck.

M. du Plessis.

A.B. Page.

#### Saal- en tuiemakers

R.C. Allsop.

J. Cupido, 'n Maleier.

William Curlewis.

A. du Toit.

M. Gobregts.

A.J. Marais.

P.J. Minnaar.

M.J.H. Uys.

#### Skilders

C. Dercksen.

D. Mourat, 'n Maleier.

P. van der Poel.<sup>93)</sup>

Verskeie ambagsmanne se name het nie in die Directory verskyn nie. Volledigheidshalwe word die name wat in koerantberigte genoem is, ook gegee.

#### Wamakers

Johannes Jeremias Blignaut. In 1892 het hy in die insolvensie=



hof beland.<sup>94)</sup>

Henry Samuel Dickson. Sy wamakery was op die hoek van Nantes- en Commercialstraat. Dickson het met H.J. Havenga saamgespan om die firma Havenga en Dickson te vestig.<sup>95)</sup> Hulle het alle soorte rytuie gemaak. In 1902 het hulle onder meer twee eerste pryse op die Rosebankse tentoonstelling gewen.<sup>96)</sup> In 1905 was die firma in Hoofstraat, Laer-Paarl, gevestig.<sup>97)</sup> Op 1 November 1907 is die vennootskap ontbind en het Dickson die onderneming alleen bedryf.<sup>98)</sup>

J. Hendrik Durr. Hy was een van die kleiner wamakers.<sup>99)</sup> Hy het lank in die stadsraad gedien. In die General Directory of South Africa van 1896/97 word hy as 'n spekulant aangedui.<sup>100)</sup>

Everhardus Jacobus Frick van Fabriekstraat was in 1894 insolvent.<sup>101)</sup>

Michael F. Gibbons, in die tagtigerjare 'n smid, maar nou 'n wamaker, se werkplek was in Hoofstraat aan die Van der Poelplein. Hy het alles met die hand gemaak.<sup>102)</sup> In 1895 waarborg hy sy produkte d.m.v. 'n advertensie. Uit die advertensie is dit duidelik dat baie van sy rytuie in Heilbron en Fauresmith verkoop is.<sup>103)</sup> In 1900 het sy naam in 'n advertensie vir "Dr. William's Pink Pills" verskyn. Daarin is vermeld dat hy aan kongestie en lewersiekte gely het, maar dat hierdie pille hom gesond gemaak het.<sup>104)</sup>

Johan Frederik Kirsten en Andries Jacobus Bester, jr., het in 1898 'n wamakersonderneming, t.w. Kirsten en Bester, gestig. Kirsten was voorheen van die firma Van Niekerk en Kirsten, terwyl Bester superintendent van Retief, De Ville en Kie. was. Die nuwe onderneming was in Lady Greystraat. Hulle het ook tuie gemaak.<sup>105)</sup> Op 1 Januarie 1901 is die vennootskap ontbind en is die onderneming daarna onder die naam van A.J. Bester en Kie., Lady Greystraat, voortgesit.<sup>106)</sup>

Melt Louw het in 1892 'n openbare verkoping gehou omdat hy van woning wou verander.<sup>107)</sup>

Gideon Jozua Malherbe, Pastorielaan, stigterlid van die Genootskap vir Regte Afrikaners, was in 1892 insolvent.<sup>108)</sup>

maar in 1895 adverteer hy weer dat hy alle soorte rytuie en waens met die hand maak.<sup>109)</sup> In 1896 het hy die eerste advertensie met 'n afdruk van 'n kapkar in Die Patriot geplaas.<sup>110)</sup> Dit was eintlik sy seun Wilhelm wat die onderneming bedryf het met Malherbe self as die bestuurder.<sup>111)</sup>

Phillipsen Fechter was een van die groter wamakersondernemings in die Paarl. Die wamakery was op die hoek van Breda- en Loopstraat. Hennie Fechter het die onderneming eers alleen besit, maar later vir Lambert Phillips as vennoot bygekry. Lammie Phillips, soos hy bekend was, was 'n broer van Jan Frederik Phillipsen het eers saam met hom gewerk.<sup>112)</sup>

Jacobus H. Theunissen van Meulstraat het in 1892 droë wiele en karbakke geadverteer.<sup>113)</sup> In 1894 moes hy weens siekte sy wamakersbedrywighede tydelik staak.<sup>114)</sup> In 1895 is hy insolvent verklaar.<sup>115)</sup>

Melt van der Spuy, op die hoek van Hoof- en Olyvenstraat, was een van die mense wat net nawe gedraai het.<sup>116)</sup>

D.H. Wahl te Markplein het in 1892 droë karwiele geadverteer.<sup>117)</sup>

### Smede

Johannes Nicolaas Marais is in 1894 insolvent verklaar. Hy het sy bankrotskap aan verliese gely by handelaars gewyt.<sup>118)</sup>

Ten tyde van sy bankrotskap was hy 28 jaar oud. Omdat hy ongeletterd was, kon hy nie boekhou soos dit hoort nie.<sup>119)</sup>

P.L. Theron van Hoofstraat het in 1898 om smede geadverteer.<sup>120)</sup>

S.V. van Reenen het in 1892 'n openbare verkoping gehou omdat hy op die punt was om uit die Paarl te vertrek.<sup>121)</sup>

Een van die pioniers van die wamakersbedryf in die Paarl was Johan Carel Thom (1857 - 1936). In 1880 reeds het hy goeie droë kar- en wawiele geadverteer.<sup>122)</sup> Sy vader, Michiel Christiaan Vos Thom, was ook in die wamakersbedryf. Lg. het die gronde van die Ou Pastorie gekoop. Sy wamakerswinkel was in die agterplaas daarvan. J.C. Thom het hierdie onderneming van sy vader oorgeneem.<sup>123)</sup> Sy broer David was 'n rukkie saam met hom. In 1892 is die vennootskap van die Thom-broers ontbind.<sup>124)</sup>

J.C. Thom het aanvanklik alle rytuie met die hand gemaak. In 1899 met die groot opbloei van die wamakersbedryf is hier= die onderneming ook uitgebrei en nuwe geboue op die hoek van Lady Grey- en Jubileumstraat betrek. Dit was steengeboue. Masjinerie is hier geïnstalleer.<sup>125)</sup> Thom was sterk Boerge= sind gedurende die Anglo-Boereoorlog. Hieroor is hy gearres= teer en moes 'n tyd lank in die tronk sit. T.G. (Tommie) Ver= ster was 'n werknemer by Thom. Toe hy met Thom se suster Annie trou, het Thom hom as volle vennoot sonder kapitaal by die fir= ma ingeneem en is Thom en Verster, die Afrikaansche Rytuigfa= briek, gevorm. Dié firma het tot 1919 bestaan waarna Thom se oudste seun, M.C.V. Thom, en Zefanja Potgieter die onderneming gekoop en onder die naam Thom en Potgieter bedryf het. Carel Thom was stokdoof a.g.v. sonstraal wat hy in sy skooljare op= gedoen het. Hy wou aanvanklik predikant word, maar moes weens sy doofheid daarvan afsien en het in die wamakersbedryf ingegaan. Zefanja Potgieter was eers 'n agent van Thom en Verster in die Vrystaat en Transvaal. Genl. Manie Maritz was 'n ander agent van hierdie firma in die vroeë jare van die 20ste eeu.<sup>126)</sup>

#### 12.4.0 Na 1900

Die Paarl het sy leiersposisie t.o.v. die wamakersbedryf in die 20ste eeu behou. In die eerste dekade van die 20ste eeu het dit nog goed met die wamakers gegaan en was 'n groot aantal in bedryf. In die South African Directory van 1905 het die vol= gende name verskyn:

A.J. Bester.

A.S. Brink.

P. de Kock.

P.B. de Ville en Kie. Eintlik was die maatskappy al in 1904 bankrot en uit die bedryf.

Havenga en Dickson. In 1903 is 'n groot gedeelte van hul on= derneming onder dak gesit en is rytuie met stoomkrag ver= vaardig.<sup>127)</sup>

J.J. Francke.

M.F. Gibbons.

P.C. Page.

I.A. Perold.

J.F. Phillips en Kie. In 1903 is 'n groot hoeveelheid masjinerie in die fabriek geïnstalleer.<sup>128)</sup>

Retief, De Ville en Kie.

F.J. Retief en Kie. In 1903 het hulle ook op groot skaal m.b.v. stoomkrag rytuie vervaardig.<sup>129)</sup>

C.G.E. Starke. In 1903 het hy sy onderneming vergroot om in die vraag te voorsien.<sup>130)</sup> Teen c.1910 het Johnny Reyneke en Ben Solomon sy onderneming gekoop.<sup>131)</sup>

Thom en Verster. In 1903 is hulle onderneming ook so ingerig dat van stoomkrag gebruik gemaak kon word.<sup>132)</sup>

Constant Wahl, C. sn.<sup>133)</sup>

Ander name van wamakers wat in die eerste dekade van die 20ste eeu voorgekom het, is:

Jan Boyes. Op 19 Oktober 1907 is hy insolvent verklaar.<sup>134)</sup>

Jan Andreas Petrus Brink van Lady Greystraat. Op 12 September 1907 is hy insolvent verklaar.<sup>135)</sup>

Huguenot Carriage Works in Eilandstraat, Huguenot. Dit het aan mnr. Louis Weintrob behoort.<sup>136)</sup> Dit was 'n groot onderneming. Ben Solomon het by hierdie firma hout gekoop. Na 1910 het dit as Union Carriage Works and Saw Mills bekend gestaan.<sup>137)</sup>

Lammie Phillips en Fechter in Bredastraat. In 1903 het hulle ook van stoomkrag begin gebruik maak vir die vervaardiging van rytuie.<sup>138)</sup> In 1907 het advertensies van hul werk in die South African Commerce and Manufacturers Record verskyn.<sup>139)</sup>

Zuid-Afrikaansche Rijtuig en Bouw Maatschappij Bpk., Hoofstraat, is op 5 Desember 1907 insolvent verklaar.<sup>140)</sup> Op 13 Februarie 1908 is die maatskappy aan Francois G. Roux oorgedra.<sup>141)</sup>

In die Paarlse koerant Voorwaarts het 'n beriggewer in 1903 die firma Retief, De Ville en Kie. as pioniers in rytuigbou bestempel.<sup>142)</sup> Dit is interessant om te let op die mense wat deur die jare vennote in dié onderneming was. Net voor die Anglo-

Boereoorlog was J.P. Retief (Ryk Koos), A.J. Roome, Piet de Ville en Wilhelm de Villiers, seun van prof. J.S. de Villiers, die vennote.<sup>143)</sup> A.J. Roome is in 1914 a.g.v. swak gesondheid uit die onderneming. In dieselfde tyd het J.P. Retief uitgetree. Die manne wat teen 1914, na bg. twee se vertrek, die vennote was, was A.J. Bester, A.J. Minnaar en C.C.A. (Charlie) de Villiers.<sup>144)</sup> A.J. Bester het in 1919 afgetree. Sy plek is deur H.T.D. (Hennie) du Toit ingeneem. Die onderneming is teen 1926 aan Jan F. Phillips verkoop.<sup>145)</sup>

Augusten Joseph Roome, vennoot van Retief, De Ville en Kie. vanaf sy totstandkoming, is in Kaapstad gebore. Sy vader is oorlede toe hy net veertien dae oud was. Sy moeder is behoeftig agtergelaat. Sy was van Caledon afkomstig en na haar man se dood het sy soontoe teruggekeer. Daar het sy 'n modewinkel begin. Op veertienjarige ouderdom het Roome as leerjonge by F.J. Retief en Kie. sy ambag begin leer. Hy het goed gevorder en het gou voorman van sy afdeling geword. Vlg. Wallis Roome, A.J. Roome se enigste seun, was J.P. Retief en F.J. Retief, twee broers, die vennote van die onderneming. Toe J.P. Retief die firma Retief, De Ville en Kie. stig, het Roome saam met hom in die onderneming gegaan. Hy het die openbare betrekkinge van die firma behartig. Roome is in 1923 oorlede en sy vrou, 'n nooi Immelman, in 1946.<sup>146)</sup>

Harry Solomon is sover bekend die langslewende wamaker wat in die Paarl werksaam was. Hy het uit 'n geslag van wamakers gestam. Sy oupa, Benjamin Jacobus Solomon, het by M.F. Gibbons gewerk. Sy vader, ook Benjamin Jacobus Solomon (gebore 1868), het net soos sy vader by M.F. Gibbons in Hoofstraat sy vakleerlingskap deurloop. Ben het drie broers gehad, nl. Casper, Daantjie en Johnnie. Hulle het vir hom kom werk, maar later die bedryf verlaat. Ben was getroud met 'n Hollandse vrou, Anna Georgina Warmeloven.

Ben Solomon en Johnnie Reyneke, 'n bekleër wat eers by F.J. Retief en Kie. gewerk het, het teen c.1910 die onderneming van C.G.E. Starke gekoop. Reyneke het ook eers 'n meul besit wat later af=

gebrand het.

Die onderneming van Solomon, Reyneke en Kie. het doodskiste en lykswaens asook waens en karre gemaak. Reyneke was vir eersgenoemde afdeling verantwoordelik, terwyl Solomon die wamakery behartig het.

Harry Solomon het op sestienjarige ouderdom by sy vader begin werk. Reyneke het later Ben Solomon se aandeel in die onderneming uitgekoop, maar hom toestemming gegee om aan te bly tot sy dood. Die onderneming het twee keer afgebrand. Die tweede keer het tot Ben Solomon se dood gelei. Hy was siek in die bed. Toe hy hoor van die brand, het hy gaan kyk. Die blootstelling en skok het sy dood verhaas. Dit was in 1940. Reyneke is daarvan verdink dat hy die brand opsetlik gestig het, maar by gebrek aan getuienis is hy vrygespreek. Harry Solomon het hierna 'n eie onderneming te Hoofstraat 247, dieselfde plek waar sy vader begin werk het, begin. Reeds voor sy vader se dood het hulle lorriebakke gebou en opgesit. Hulle het wel nog waens en karre gemaak, maar op 'n kleiner skaal. Dit was ook merendeels herstelwerk. In 1974 het Harry Solomon sy onderneming tot niet gemaak en afgetree.<sup>147)</sup>

### 13.0.0 DIE WAMAKER IN DIE GEMEENSKAP

As toonaangewende nywerheid het die wamakersbedryf van die Paarl aan 'n groot aantal mense werk verskaf. Hierdie mense en hul gesinne het in die Paarl gebly en was deel van die Paarl se samelewing. Dit kan verwag word dat uit die wamakery e.a. hulpbedrywe heelwat mense as leidende figure in die gemeenskap na vore sou kom.

#### 13.1.0 Onderlinge verhoudinge

Die wamakers het hul onderlinge, persoonlike verskille gehad. Dit kon nie anders as in aanmerking geneem word dat hulle in 'n hoogs mededingende beroep gestaan het nie. In sekere tye is baie geld gemaak. Dit het baie keer tot jaloesie gelei en daaraan kan die meeste onenigheid toegeskryf word. Die wamakers was nie geleerde mense nie. Boekhouding was nie baie goed nie. Dit het baie keer tot geldvermorsing en wanbestuur gelei.<sup>148)</sup>

#### 13.2.0 Sport

Rugby en krieket was sedert die einde van die 19de eeu gewilde sportsoorte onder die wamakers. Rugby is aanvanklik op Van der Poelplein gespeel.<sup>149)</sup> Name soos De Ville en Phillips het in die spanne voorgekom.<sup>150)</sup> In 1892 het Constant Wahl bv. vir die tweede span van die Paarl heelagter gespeel.<sup>151)</sup>

Skyfskiet was ook 'n gewilde sportsoort in die Paarl. Die Paarl Concordia Schuttersvereniging het gereeld kompetisies aangebied. In 1882 was Jacs. P. Retief tweede. Ander deelnemers was o.a. O.T. van Niekerk, D.J. du Toit, O.T. de Villiers, sn., D.J. du Plessis, O.T. de Villiers, jr., en D. Small.<sup>152)</sup>

#### 13.3.0 Opvoeding

Die mense het 'n lewendige belangstelling in die opvoeding van die jeug gehad. Daarvan getuig die name van die komiteelede van die verskillende Paarlse skole. In die Raad van Kuratore van die Paarlse Gimnasium in 1876 het P.B. de Ville, jr., gedien.<sup>153)</sup> In 1904 was J.P. Retief, F.J. Retief en A.J. Roome bestuurslede van hierdie skool.<sup>154)</sup> In 1889 het in die



prospektus van Het Paarlse Dames Seminarium die name van C.A. de Villiers, O.T.sn., J.P. Retief en M.H.J. Uys verskyn.<sup>155)</sup> J.C. Wahl het in 1905 in die komitee van die Paarl Noord Publieke Skool gedien.<sup>156)</sup>

#### 13.4.0 Munisipale aangeleenthede

Verskeie wamakers e.a. ambagsmanne het deur die jare in die stadsraad gedien. So bv. is J.H. Durr, M.H.J. Uys, A.S. Brink en J.P. Retief in 1892 tot die stadsraad verkies.<sup>157)</sup> In 1899 het J.P. Retief en J.H. Durr steeds in die raad gedien.<sup>158)</sup> Veral J.P. Retief het 'n aktiewebelangstelling in munisipale sake gehad. Hy was lank stadsraadslid. In 1899 is vermeld dat hy 'n knap lid was op wie die Paarl trots kon wees. In hierdie jaar het hy nà sewe jaar in die raad hom nie weer verkiesbaar gestel nie daar hy op 'n oorsese reis sou vertrek.<sup>159)</sup> Dit sou sy tweede oorsese reis wees. In 1893 het hy Europa en Amerika besoek.<sup>160)</sup>

In 1899 is J. Blignaut en J.F. Phillips as stadsraadslede verkies.<sup>161)</sup> In 1900 het Wilhelm de Villiers van die firma Retief, De Ville en Kie. vir J.H. Durr in die stadsraadverkiesing verslaan.<sup>162)</sup>

In 1895 het 'n interessante geding tussen Jan Phillips en die munisipaliteit van die Paarl ontstaan. Met die snoei van die bome langs die strate het die straatopsigter gerapporteer dat Phillips 'n klomp takke van die gesnoeide bome in Lady Greystraat in sy agterplaas laat sleep het. By die verkoping van die hout het Phillips geweier om hierdie takke ook te laat verkoop. Phillips het ook hout wat die straatopsigter by die verkoping gekoop het, na sy agterplaas laat sleep. Volgens munisipale regulasies het Phillips onwettig opgetree. Die munisipaliteit het hom vervolgens laat aanskryf om die hout onmiddellik af te gee of anders moes hy die loon van die arbeiders wat die bome daar gesnoei het, betaal.<sup>163)</sup>

Hierdie selfde Phillips is in 1899 tot stadsraadslid verkies. Hy was die man wat in die 1920's 'n bedrag geld aan die Paarlse munisipaliteit geskenk het om 'n bergpad teen Paarlberg te bou. Die bergpad is dan ook na hom vernoem. Die Jan Phillips-bergpad is op 3 November 1928 amptelik geopen.<sup>164)</sup> In 1900 het Phillips saam

met C.L. Wicht van die firma Retief, De Ville en Kie. in die advieskomitee i.s. die herbou van die Lady Greybrug gedien.<sup>165)</sup>

In die 1930's was die wamaker Johnny Reyneke van die firma Solomon, Reyneke en Kie. burgemeester van die Paarl.<sup>166)</sup>

### 13.5.0 In die sakewêreld

Afgesien van die wamakersbedryf waarin hulle betrokke was en waardeur hulle 'n lewe gemaak het, was van die wamakers ook by ander ekonomiese bedrywighede betrokke. In 1886-87 was P.B. de Ville van die wamakersfirma P.B. de Ville en Kie. betrokke by die stigting van die Paarl-Pretoria Goudmijn en Exploratie Maatschappij Beperkt. Hierdie maatskappy is gestig om kleins op die pas ontdekte goudvelde van die Witwatersrand te ontgin om sodoende Afrikaners in staat te stel om uit die goudvelde voordeel te trek. D.F. du Toit, redakteur van Die Patriot, Gideon Malherbe en P.B. de Ville het vir dié doel namens die maatskappy die plaas Langlaagte vir £8 000 gekoop. In Oktober 1887 is P.B. de Ville as adviserende direkteur van die maatskappy gekies. Sy mededirekteure was P.J. Joubert, S.J. du Toit, D.J. Malan en D.F. du Toit, D.F.sn.<sup>167)</sup>

J.P. Retief was afgesien van sy ander bedrywighede ook 'n direkteur van die Paarl Berg Wijn Maatschappij<sup>168)</sup> en die Paarlse Eksekuteurskamer. Van lg. maatskappy was ook J.F. Phillips en J.H. Blignaut direkteure.<sup>169)</sup>

### 13.6.0 In die politiek

Die Anglo-Boereoorlog het in die Paarl groot beroeringe gebring en die inwoners in twee kampe, nl. die lojales en Boeregesindes, verdeel. Van die bekendste wamakers was by die twee groepe betrokke. Albei kante het georganiseer om hul standpunt te propageer. Reeds voor die oorlog, in Julie 1899, is 'n vergadering in die Paarl gehou ter ondersteuning van die Koloniale regering om vrede tussen Brittanje en die Z.A.R. te bewerkstellig. Op

hierdie vergadering was o.a. H. Dickson, F.J. Retief, M. Thom en A.S. Brink teenwoordig.<sup>170)</sup>

In April 1900 het die lojales 'n vergadering in die Paarl gehou ter ondersteuning van die Britse owerheid. Altesame 1 500 mense was teenwoordig, waaronder ds. S.J. du Toit, J.H. Durr, J. Phillips, W.B. (Boy) Phillips, J.F. Minnaar, Constant Wahl, C. Page en J.P. Retief. Tydens hierdie vergadering is 'n waaksaamheidskomitee verkies waarvan J.P. Retief, J.H. Durr en J.F. Phillips lede was.<sup>171)</sup> 'n Stadswag is in 1901 in die lewe geroep toe krygswet in die Paarl afgekondig is. Die kaptein van die Stadswag was Thomas Sheldon. Van die ander offisiere was o.a. R.C. Allsop, J.J. van Ellewee, jr. en sr., J.H. Bernardi, H.H.T. Lotze en I. Wahl, terwyl L. Fechter en Hennie Fechter onderoffisiere was. 'n Distrikswag is ook in die lewe geroep waarvan W.B. (Boy) Phillips die kaptein was. Dit het verder uit jong manne van die Paarl bestaan.<sup>172)</sup>

Onder die Boeregesindes was A.J. Roome, Wilhelm de Villiers en J.C. Thom. Lg. was 'n tyd lank in die tronk weens simpatie met die Boererepublieke.<sup>173)</sup>

Gedurende die oorlog in 1901 het die Hertog van Cornwallis 'n besoek aan die Kaap gebring. 'n Openbare vergadering is in die Paarl gehou om sy besoek te bespreek. 'n Komitee is tydens die vergadering verkies om die Paarl se deelname te beplan. Komitee-lede was o.a. J. Phillips, J.H. Durr, J.P. Retief, Wilhelm de Villiers, Constant Wahl, A.J. Roome, C.L. Wicht, A.J. Bester, R.C. Allsop, C.G.E. Starke, J. Starke, P.B. de Ville, H. Dickson, H.J. Havenga, Zuidmeer en C.A. de Villiers, O.T.sn. Daar is besluit om sierwaens te bou. Drie komitees verantwoordelik vir die verskillende sierwaens is saamgestel. Een sierwa sou die wamakersbedryf uitbeeld. Die "wagen comité" verantwoordelik hiervoor het bestaan uit A.J. Bester, Wilhelm de Villiers, C.G.E. Starke, C.A. de Villiers, O.T.sn., en J.F. Phillips.<sup>174)</sup>

Ná die Vrede van Vereniging in 1902 is 'n komitee op 'n openbare vergadering saamgestel wat die reëlins moes tref om die vrede in die Paarl te vier. Onder die komiteelede was J.P. Retief, J.H. Durr, C.A. de Villiers en J.J. Moll.<sup>175)</sup>

In 1904 is 'n vergadering van die Zuid-Afrikaansche Imperiale Unie (Progressiewe Party) in die Paarl gehou, blykbaar om 'n tak van die party te stig. Komiteelede en amptenare wat gekies is, was o.a. J.H. Durr, C.A. de Villiers (in die bestuur), J.H. Blignaut, J.J. Moll en T. Sheldon.<sup>176)</sup>

### 13.7.0 Op godsdienstige gebied

Heelparty wamakers het 'n belangrike rol op gemeentelike vlak gespeel waar hulle in die kerkraad en verskeie kommissies gedien het. So is M.C.V. Thom in 1878 as diaken van die Moederkerk verkies. In 1890 was hy ouderling en afgevaardigde saam met ds. G. van de Wall na die sinodesitting in Kaapstad.<sup>177)</sup> Ander bekende wamakers wat een of ander tyd kerkraadslede was, was o.a. A.J. Roome, F.J. Retief, P.B. de Ville en Gideon Malherbe.

Die wamakers het ook na hulle predikante omgesien. In 1898 het die kerkraad van die Noorder-Paarlse gemeente 'n spaider en tuie aan ds. W.A. Joubert geskenk. Dit is deur diaken A.J. Roome aan hom oorhandig.<sup>178)</sup>

A.J. Roome en F.J. Retief het in 1899 nou saam met ds. W.A. Joubert e.a. gewerk om 'n inrigting vir armblanke kinders in die lewe te roep. Die kinders sou daar sekere ambagte leer.<sup>179)</sup>

In c.1874 is 'n Christelike Vereniging gestig met die doel om 'n stuk grond aan te koop en 'n gebou op te rig ten einde genoegsame skoollokaliteite vir die onderwys aan die Gimnasium te verskaf. Die eerste direkteure was o.a. Gideon Malherbe en P.B. de Ville. Dié vereniging het dan ook 'n gebou opgerig. In 1899 is die vereniging gelikwideer toe mnre. S.P.H. de Villiers en F.J. Retief

al die aandele verkry en aan die kerkraad van die Noorder-Paarlse gemeente oorhandig het. Hierdie gebou het as die eerste kerk van die Noorder-Paarlse gemeente gedien.<sup>180)</sup>

Op die boukommissie wat in 1902 aangewys is om 'n pastorie vir die Noorder-Paarlse gemeente te bou, het F.J. Retief as primarius-lid sitting gehad. A.J. Roome was een van die secundus-lede. Planne is beraam om 'n kerk te bou. J.P. Retief het in 1903 £500 vir die aankoop van grond vir dié doel geskenk. Die boukommissie vir die oprigting van die kerkgebou het o.a. uit J.P. Retief en F.J. Retief bestaan.<sup>181)</sup>

A.J. Roome het lank in die kerkraad van die Noorder-Paarlse gemeente gedien. Hierdie gemeente het 'n spesiale plek in sy lewe bekleed. Hy het bv. al die kerkboeke in sy brandkluis gebêre, asook die kollektes totdat dit gebank kon word.<sup>182)</sup> Ook P.B. de Ville en Gideon Malherbe was gewaardeerde lidmate van hierdie gemeente. Eg. het in 1905 nog in die kerkraad gedien.<sup>183)</sup>

J.F. Phillips was 'n groot weldoener van die kerk. In c.1934 het hy 'n bedrag van £40 000 aan die gemeente Bethlehem-Wes geleen vir die oprigting van 'n kerkgebou. Dit was depressietyd en geld skaars. Op aandrang van Bert Baartman, Phillips se agent op Bethlehem, het die kerkraad Phillips om 'n lening genader. Hy was dadelik gewillig om die geld teen 'n lae rentekoers beskikbaar te stel. Phillips het altyd gesê dat lenings aan kerke die veiligste beleggings is.<sup>184)</sup>

### 13.8.0 Die gereg

Afgesien van insolvensies, waarvan daar deur die jare baie was, het van die wamakers soms ook om ander redes in die hof beland. In 1883 is twee broers, Pieter en Koos de Ville, voor die hof gedaag op aanklag van aanranding op mnr. J. van der Poel. Van die getuies was Eduard Page en sy broer Pieter Casper Phillips Page, 'n wamaker. Die saak is later tussen Van der Poel en die De Ville's geskik.<sup>185)</sup>

In 1895 is Frans Stofberg, voorslaner by Michael Frederick Gibbons, en Dirk Daniels, 'n wamaker, daarvan aangekla dat hulle yster by Gibbons en Thomas Gabriel Jac Verster, wamaker en smid in Hoofstraat, gesteel het. Die yster is aan Johan Hendrik Lotze, 'n smid, gegee om 'n wa te maak.<sup>186)</sup>

Van die wamakers het as jurielede tydens hofsake opgetree. In 1903 het J.J. Blignaut en W.E. Curlewis, 'n tuiemaker van Hoofstraat, in die jurie gedien.<sup>187)</sup>

#### 14.0.0 DIE WAMAKER EN LANDBOUTENTOONSTELLINGS

Landboutentoonstellings wat op gesette tye op verskillende plekke plaasgevind het, was 'n 19de-eeuse ontwikkeling. Vir die gemeenskap was dit 'n groot jaarlikse gebeurtenis. Dit was ook 'n manier waarop plaaslike e.a. produkte bekend gestel is. Die tentoonstelling was deur en deur 'n gemeenskapsfees.

Wa- en rytuiguitstallings op landboutentoonstellings het tot aan die einde van dierytuigera 'n vername plek ingeneem. Groot pryse is hieraan gekoppel. Dit was 'n groot eer vir die wamaker indien hy 'n prys kon wen. Terselfdertyd was dit 'n goeie advertensie.<sup>188)</sup>

Die Paarl het reeds vanaf 1879 tentoonstelling gehou.<sup>189)</sup> Dit was altyd in Januarie. Op die tentoonstelling van 1882 is die pryse in die rytuigafdeling soos volg vasgestel :

Vir die beste wa op vere :	R7-10
Vir die beste kar op vere :	£7-10
Vir die beste bokwa :	£5-00
Vir die beste skotskar :	£3-00
Vir die beste paar beesveltuie :	£2-10
Vir die beste paar tuie van halfhuid- aluinleer :	£0-10 <sup>190)</sup>

Die prysweners by hierdie tentoonstelling was :

Vir die beste kar op vere :	P.B. de Ville en Kie.
Vir die tweede beste kar op vere :	Kyambien Domingo
Vir die beste bokwa :	P.B. de Ville, J.D. sn.
Vir die beste paar beesveltuie :	M. Gobregts
Vir die beste aluinleertuie :	J.P. Cupido
Vir die beste paar tuie van halfhuid- aluinleer :	M. Gobregts <sup>191)</sup>

Ná die Paarlse tentoonstelling van 1884 het die beriggewer van Die Patriot geskryf dat die rytuie wat uitgestal is van die bes vervaardigdes was wat mens kan kry, selfs beter as die ingevoerde rytuie.<sup>192)</sup>



Die Paarlse wamakers het op ander tentoonstellings in die land waar hulle meegeding het, goeie resultate behaal. A.S. Brink het met sy spaider, wat 100 ghienies gekos het, op die Kaapse tentoonstelling van 1884 goed gevaar. Op die Suid-Afrikaanse Internasionale tentoonstelling van 1885 in Port Elizabeth het hy met sy viersitplek-karretjie 'n bronsmedalje verower. 'n Blink vierwielspaider volgens Amerikaanse ontwerp is eweneens met 'n bronsmedalje bekroon. Ook C. Wahl het 'n bronsmedalje vir sy ingeskrewe kar by hierdie tentoonstelling verower.<sup>193)</sup>

In 1885 is die Paarlse tentoonstelling weer op die werf en in die laan van mnr. Tobias Louw by die Paarlse stasie gehou. Die beriggewer van Die Patriot was baie teleurgesteld met die gehalte van die rytuiguitstalling. Daar was nie veel meer as 'n paar spaiders nie sodat geen verteenwoordigende beeld van die Paarlse kar- en wamakersbedryf gegee is nie.<sup>194)</sup>

Blykbaar is daar vir die volgende tien jaar, sover vasgestel kon word, nie tentoonstelling in die Paarl gehou nie. Eers weer in 1895 is van die Paarlse tentoonstelling in die plaaslike koerant melding gemaak.

Die prystoekennings vir plaaslike rytuie was soos volg :

Vir die beste kar op vere, goue medalje : Retief, De Ville en Kie.  
silwermedalje : Retief, De Ville en Kie.

Vir die beste kar op vere gepoleer, goue medalje : F.J. Retief  
silwermedalje : C.J. Wahl

Vir die beste spaider, goue medalje : A.S. Brink  
silwermedalje : C.W. Louw

Vir die beste bokwa : Retief, De Ville en Kie.

Vir die beste skotskar : Iz. Perold

Vir die beste buggy : Retief, De Ville en Kie.

Vir die beste boereperdewa : Retief, De Ville en Kie.

Die beoordelaars by hierdie tentoonstelling was mnre. David Robertson van Kaapstad, A. Holm van Stellenbosch en J. King van Durban. In hulle verslag het hulle melding gemaak van die sterk kompetisie in die karre-afdeling. Spaiders was egter onbevredigend, maar die reiswa op vere, bekend as 'n "travelling home", en 'n boerewa het die pryse wat daaraan toegeken is, verdien. Gobregts, R.C. Allsop en J.P. Cupido het die pryse vir tuie gedeel.<sup>195)</sup>

Die beoordeling op hierdie tentoonstelling het egter kritiek uitgelok. J.F. Phillips het in 'n brief aan De Paarl beweer dat daar onreëlmatighede by die toekenning van pryse was. Dit spruit volgens hom uit die feit dat twee van die firma Retief, De Ville en Kiese vennote, t.w. Jacobus Retief en Wilhelm de Villiers, as lede van die subkomitee in die rytuigafdeling aangestel is. Phillips het verder beweer dat Wilhelm de Villiers sy firma se rytuie op die tentoonstelling by die beoordelaars verdedig het, veral toe gesê is dat die een wa se voorvere nie goed was nie. Volgens Phillips het A.S. Brink hom ook teen die optrede van De Villiers uitgespreek omdat dit nie reg was teenoor die ander uitstallers nie. Phillips het sy rytuie onttrek nadat hy verneem het dat Retief en De Villiers in die subkomitee aangestel is. Hy vermeld verder dat F.J. Retief twee karre ingeskryf het, die een as gepoleerde en die ander as geskilderde kar. De Villiers het hom egter afgeraai om in die afdeling vir geskilderde karre mee te ding sodat albei in eersgenoemde klas ingeskryf is. Intussen het De Villiers sy firma se rytuie in die geskilderde klas ingeskryf en die pryse gewen. Phillips het verder die stelling gemaak dat dié rytuie wat De Villiers wou laat wen, wel die pryse gekry het omdat hy en Retief die beoordelaars "aan de armen" gehad het. Phillips sluit sy brief af deur te sê dat hy alles kon bewys en hy gewillig is om enigeen hieroor persoonlik te spreek.<sup>196)</sup> Ongelukkig word die verdere verloop van hierdie saak nie in die koerant vermeld nie.

F.J. Retief en C. Wahl het in 1895 tydens die Stellenbosse tentoonstelling karre uitgestal. Hoewel geen Paarlse wamaker op die Pretoriase en Port Elizabethse tentoonstellings, moontlik

a.g.v. hoë vervoerkoste, meegeding het nie, was F.J. Retief wel op die Johannesburgse tentoonstelling. Hy het 'n eerste prys vir 'n kar gekry. Dieselfde kar het op die Kaapse tentoonstelling 'n tweede prys verower. Die rede waarom die kar in lg. geval nie gewen het nie, was dat die ysterdele so netjies afgewerk was dat die beoordelaars gemeen het dat dit ingevoer is, wat teen die reëls was. Dié kar is in die klas vir beste vierplaas-kapkar (loskap) ingeskryf.<sup>197)</sup>

Die Paarlse tentoonstellingskomitee het in 1896 o.l.v. ds. S.J. du Toit gestaan. Ander lede was o.a. J.J. Minnaar, J.P. Retief, C. Wahl, J.H. Durr en D. Thom. Die komitee het aanbeveel dat die tentoonstelling op die Oude Pastorie-gronde, waarby 'n gedeelte van Pastorielaan en die Noorder-Paarlse kerkplein ingesluit is, gehou moes word.<sup>198)</sup>

By die Paarlse tentoonstelling in 1899 was die kompetisie in rytuie teleurstellend. Feitlik net Retief, De Ville en Kie. het rytuie vertoon. Daar was o.m. 'n merkwaardige wa wat net uit Suid-Afrikaanse hout gemaak is. Die remstelsel van die wa is in die Paarl vervaardig. Die wa, wat £75 gekos het, was gepoleer. Behalwe Retief, De Ville en Kie. het C.G.E. Starke, H.C.C. Fobian en Malherbe en Kie. pryse gewen. Nie een kon egter 'n eerste prys wen nie.<sup>199)</sup>

Daar is geen tentoonstelling gedurende die Anglo-Boereoorlog in die Paarl gehou nie. Eers in 1903 is die tradisie hervat. In die rytuigafdeling het die Paarl se wamakers weer goed gevaar. Retief, De Ville en Kie. het heelwat pryse gewen, soos bv. vir die beste kar op vere (vierplaas), die beste bokwa, die beste boerperdewa en die beste molwa geskik vir alle landboudoeleindes. Havenga en Dickson het die pryse gewen vir die beste tweeplaas-kar wat gepoleer of vernis is en die beste oop boerekar.<sup>200)</sup>

Ook op die Paarlse tentoonstelling van 1904 het Retief, De Ville en Kie. die meeste pryse gewen.<sup>201)</sup> Dit is dus duidelik dat Retief, De Ville en Kie. oor die jare baie goed op die tentoon-

stellings gevaar het. Hulle kon dan ook met die meeste medaljes in die Paarl spog. Dié medaljes is in 'n glaskas by die fabriek gehou.<sup>202)</sup>

Die ingeskrewe waens en karre op tentoonstellings is blykbaar spesiaal vir dié doel gemaak en was pragtige voorbeelde van die goeie standaard van die wamakersbedryf van die Paarl. Die deelname aan tentoonstellings sou nog jare lank voortgaan tot dat die motor ook hier trekdiervoertuie sou verdring.

## 15.0.0 DIE WAMAKERS PROTESTEER EN AGITEER

Die wamakersbedryf het sy eiesoortige probleme ondervind wat tot proteste en agitasies gelei het. Twee voorbeelde word in besonderhede bespreek.

### 15.1.0 Oorsese mededinging

Met die opkoms van die moderne ekonomie het die heffing van invoerrechte vir plaaslike nywerhede 'n aktuele vraagstuk geword. In 1883 het dit die eerste keer in Suid-Afrika tot proteste deur plaaslike nywerhede gelei. Daar was twee denkrigtings : dié wat ten gunste van vryhandel en dié wat ten gunste van die beskerming van eie nywerhede was. Die voorstanders van vryhandel wou die in- en uitvoer van 'n land nie aan bande laat lê deur die heffing van hoër in- en uitvoerrechte as wat noodsaaklik vir die instandhouding van die staatsdiens was nie. Die voorstanders van die beskerming van eie nywerhede wou weer so 'n hoë invoerbelasting op ingevoerde goedere hê dat dit die invoer daarvan sou ontmoedig of selfs stopsit.<sup>203)</sup>

Die stryd tussen hierdie twee gedagterigtings het in 1883 voorrang in die koerante geniet. Dit was veral Het Volksblad en die Cape Times wat aan die dispuut deelgeneem het. Dit het ook in die Paarlse koerante weerklank gevind. Die aanvanklike stryd het in die landbousektor gewoed, maar ander plaaslike nywerhede het eweneens van die noodsaaklikheid van beskerming bewus geword. In die Paarl was dit veral die wamakersbedryf wat bedreig gevoel het. Die spreekbuis van die Paarlse wamakersbedryf was 'n plaaslike koerant, die Westelike Provincie Heraut. Die redakteur het die wamakers tot aksie aangemoedig : "Wij leven in de vernaamste stad in de kolonie voor het fabriceeren van wagens, karren en rytuigen; en daar deze artikelen de vernaamste zijn die den welvaart en voorspoed van ons dorp bevorderen, wenschen wij onze handelaars er op te wijzen dat nu de beste tijd is voor hen om zich ernstiglijk voor te nemen hun toestand te verbeteren."<sup>204)</sup>

Die redes vir die stryd om beskerming teen ingevoerde rytuie was o.a. die moeilike ekonomiese toestande in die land wat werkloosheid aangehelp het, die groot geldskaarste en die grootskaalse invoer van rytuie, veral uit die V.S.A. Ter staving is die volgende syfers gepubliseer. Gedurende 1881 tot Junie 1883 is ongeveer 2 378 rytuie teen 'n totale bedrag van £142 686 ingevoer. Dit het 'n verlies van £6 tot £15 per rytuig vir die plaaslike fabrikante beteken, afgesien van die verlies aan werkgeleenthede. In 1882 was daar ongeveer 48 wa- en kar-makersondernemings in die Paarl distrik wat aan 927 mense werk verskaf het. A.g.v. die invoer van rytuie en die moeilike ekonomiese tyd was twintig ondernemings verplig om te sluit, sodat van die 927 werknemers 713 in 1883 sonder verdienste was. Hierdie syfers is verkry uit getuienis wat voor die "Select Comité voor Koloniale Nijverheid" van die Wetgewende Vergadering van die Kaapkolonie afgelê is.<sup>205)</sup>

Verreweg die meeste van die ingevoerde rytuie was Engelse koetse en Amerikaanse spaiders. Dit was meestal die welgestelde mense vir wie die koloniale rytuie nie modieus genoeg was nie, wat die rytuie gekoop het.<sup>206)</sup> Die Westelike Provincie Heraut noem egter hierdie ingevoerde rytuie "goedkoop artikels, sleg gemaak en van korte diens". Die koerant vermeld verder dat indien die Paarlse wamakers rytuie sonder fatsoen, swaar en lelik gemaak het, die kopers van ingevoerde rytuie 'n verskoning sou gehad het, maar die teendeel was waar. Die plaaslike bedryf het rytuie gemaak wat onverbeterlik was t.o.v. fatsoen, duursaamheid, styl en vorm.<sup>207)</sup>

Dit is interessant dat hierdie standpunt in 1906, toe invoere van rytuie ook hoog was, herhaal is. Daar is toe geskryf dat geen twyfel bestaan dat die plaaslik vervaardigde rytuie beter aangepas was by die land en sy omstandighede as die ingevoerdes nie. Brittanje se klimaat is nat en daarom is sy produkte baie meer geneig om in die droë Suid-Afrika te vertrek of te krimp. Die Kaapse rytuig hoef, wat afwerking betref, glad nie vir Brittanje of die V.S.A. terug te staan nie. Dit is meer duursaam en getuig van goeie vakmanskap.<sup>208)</sup>

Die voorstanders van beskerming van die plaaslike produkte het verskeie redes aangevoer vir hul standpunt. Dit sal mense aanmoedig om plaaslik die nodige te produseer sodat die eie nywerhede in vergelyking met die buiteland uit hul kinderskoene kon kom. 'n Groter vraag na koloniale produkte sou ontstaan en daardeur kon meer geproduseer word. Meer geld sou in die land gehou word. Groter werkverskaffing aan eie mense, veral in swaar en moeilike tye, sou moontlik wees.<sup>209)</sup>

Die Heraut het die wamakers aangemoedig om alle kleinere en persoonlike geskille uit die weg te ruim en saam te span om 'n vergadering te hou waarop hulle die raadsaamheid van 'n hoër invoerbelasting sou kon bespreek, 'n memorandum aan die Parlement kon opstel en 'n komitee aanstel om die lid van die Wetgewende Vergadering te gaan spreek. Die wamakers moes ook probeer om die medewerking van alle wamakers in die land te verkry. Intussen, sê die Heraut, kon die wamakers 'n les by die Amerikaners leer wat die adverteer van hul rytuie betref. Geen togganger mog sonder illustrasies van verskillende fatsoene van rytuie soos dit in die Paarl gemaak word, na die binneland gaan nie, want dit het 'n groot invloed op twyfelagtige kopers en sodoende kon die aanvraag vergroot word.<sup>210)</sup>

Die Heraut se pleidooi het nie op dowe ore geval nie. Die Boerebeskermingsvereniging en Afrikanerbond het 'n vergadering vir 26 Junie 1883 gereël. Dit is te midde van gietende reën in die Paarlse stadhuis gehou. Verskeie besluite ten gunste van die beskerming van plaaslike nywerhede deur die staat om so eie produksie aan te moedig, is geneem. 'n Interessante besluit wat niks met die beskerming van nywerhede te make gehad het nie, was dat Hollands gelyke regte met Engels in die staatsdiens, howe en skole moet geniet.<sup>211)</sup>

Ná die vergadering is steeds voortgegaan om in die Heraut oor die aangeleentheid te skryf. Daar is o.a. verwys na die lae pryse waarteen Amerikaanse waens in die Kolonie aangekoop kon



word. Die bedrag van £30 is genoem. Die plaaslike wamakers het gesê al kry hulle al hulle materiaal gratis, kan hulle nog nie 'n wa teen so 'n lae prys maak nie. Ook ingevoerde tuie kon baie goedkoper verkry word.<sup>212)</sup> 'n Skrywer in die koerant het verder genoem dat invoerregte op rytuie net soveel was as op hout wat die wamakers ingevoer het, nl. 10%. Die wamakers moes nie rus voordat die invoerbelasting op rytuie 50% is nie. 'n Lid van die Wetgewende Vergadering moes nie verkies word voor hy belowe om sy bes vir hierdie saak te doen nie.<sup>213)</sup>

Die aangeleentheid is wel in die Wetgewende Vergadering te berde gebring en 'n gekose komitee is aangewys om daarop in te gaan.<sup>214)</sup> Die invoerregte op rytuie is daarna tot 20% verhoog.<sup>215)</sup> Die stryd was dus nie verniet nie.

Die stof het tydelik gaan lê, maar het in die volgende jare telkens weer opgeslaan. In 1894 is die saak in die Parlement genoem en is gepoog om nog groter beskerming vir eie produkte te kry. Die groot beswaar daarteen was egter dat dit sou meebring dat alles duurder word.<sup>216)</sup> Die stryd het ná 1903, toe invoerbelasting na 12½% verlaag is, weer opgevlam. Die plaaslike wamakers kon weer eens nie met die lae pryse van veral die V.S.A. meeding nie. Hierdie toestand word deur die volgende geval geïllustreer. Mnr. H.E.V. Pickstone wat 'n groot vrugteboerdery in die Paarlse distrik gehad het, het in 1903 'n vrugtetrok uit Kalifornië, V.S.A., bestel. Om die plaaslike nywerhede te help, het hy eers gepoog om dit in die Paarl te laat maak. Hy het al die wamakers genader om 'n kwotasie. Die laagste prys was £35 terwyl die ingevoerde produk £22 gekos het, afleweringskoste bygereken. Die werklike prys in die V.S.A. was £16. Hy was dus verplig om die ingevoerde produk te koop.<sup>217)</sup>

#### 15.2.0 Spoorwegtariewe

Invoere was nie die enigste probleem waarmee die wamakers te kampe gehad het nie. In 1892 het die staat spoorwegtariewe op waens, karre en rytuie verhoog. As rede vir die verhoging is aangegee as sou mense, veral in die Oostelike Provinsie,

misbruik gemaak het van die lae spoorwegtariewe deur al wat moontlik is op 'n bokwa te laai wat per spoor vervoer is waar= deur wettige betalings ontduik is. Die trokke kon bowendien voordeliger gebruik word deur swaar goedere te vervoer. Waar die wamakers tevore 'n trok vir £6 kon huur en drie karre daarop laai, moes hulle nou per rytuig betaal. Die wamakers was verder omgekrap omdat hulle nie in die verhoging van die tariewe geken is nie. Hulle het eers later daarvan gehoor. Die tariewe is wel in die Government Gazette gepubliseer, maar geeneen van hulle het hierdie blad gelees nie.<sup>218)</sup>

Die verhoging van spoorwegtariewe het daartoe gelei dat die wamakers in die Wes-Kaap saamgestaan het om 'n protesskrif op te stel. Die Worcesterse wamakers het die inisiatief geneem deur 'n kommissie aan te stel om met wamakers op ander plekke saam te werk ten einde 'n deputasie na die regering te stuur. Op Worcester se aandrang het die Paarlse wamakers op 10 Mei 1892 'n protesvergadering gehou.<sup>219)</sup> Tydens die vergadering is besin oor moontlike optrede. J.H. Durr het 'n mosie aan die einde ingedien wat deur J.F. Phillips gesekondeer is, nl. : "Deze vergadering keurt stappen, door Worcester genomen, goed, en besluit ene Commissie te benoemen, uit de vertegenwoordigers van die firma's J.P. Retief en De Ville en Co., Rytuigfabrikante, om de belanghebbenden in de verschillende omliggende dorpen uit te noodigen afgevaardigden te zenden naar de Paarl ten einde op eenen nader bepalen dag eene vergadering voor dit doel bij te wonen." Die voorstel is eenparig aanvaar.<sup>220)</sup> Uitvoering is aan die besluit gegee en 'n vergadering saam met die afgevaardigdes van die omliggende dorpe is vir 30 Mei 1892 in die Paarlse stadsaal gereël.<sup>321)</sup>

Op die aangewese dag het 22 verteenwoordigers van die Paarl, Wellington, Worcester en Robertson bymekaar gekom. A.B. de Villiers is as voorsitter aangewys. Op die vergadering is kennis geneem van 'n protesvergadering op Oudtshoorn waar dieselfde besware geopper is. Uit die bydraes op die vergadering

het dit geblyk dat 'n verdere rede vir die verhoging van tariewe was dat die trokke waarmee die rytuie na die binneland vervoer is, nie geskik was om vee in te laai nie en dus leeg moes terugkom. C.A. de Villiers van die Paarl het gevoel dat die oplossing van hierdie probleem daarin geleë was dat die trokke so verander word dat hulle vir albei doeleindes geskik kon wees. Dit sou 'n geringe bedrag kos. Dit het ook op die vergadering duidelik geword dat die wamakers reeds weer begin het om rytuie per pad met behulp van toggangers na die binneland te stuur soos dit vroeër voor die koms van die spoorweg die gebruik was. Om misbruik van die ou tarief per trok uit te skakel, het J.A. Kok van Robertson aan die hand gedoen dat bepaal word hoe en met hoeveel rytuie die trokke gelaai word. 'n Verdere beswaar wat geopper is, was dat ingevoerde rytuie in kaste verpak was en dus veel goedkoper vervoer kon word, tot nadeel van die plaaslike nywerheid.

Dit het uit die bespreking op die vergadering geblyk dat die tariefwysiging aangebring is in die afwesigheid en sonder die wete van die Kommissaris van Openbare Werke. 'n Telegram is voorgelees waarvolgens die staat bereid was om te help. Daar is besluit dat 'n deputasie na die regering gestuur word ten einde die griewe van die wamakers oor te dra. Die deputasie sou bestaan uit J.S. Marais, L.W.V., Wilhelm de Villiers, J.P. Retief, C.A. de Villiers, J.H. Durr, almal van die Paarl, asook J.A. Kok en P.D. de Wet van Robertson, C.L. Carr, D.J. du Toit en James Brett van Worcester en Albertus Malan van Wellington. Hulle sou die Minister van Openbare Werke persoonlik spreek om te vra dat die ou tariewe heringestel word. Hulle moes dit onder sy aandag bring dat die wamakery in die Wes-Kaap veral swaar onder die verhoogde tariewe sou ly. Daarom te meer behoort die regering 'n ou, gevestigde bedryf waarvan baie vir hul bestaan afhanklik was, nie te benadeel nie, maar veeleer te beskerm.<sup>222)</sup>

#### 16.0.0 VERSKAFFERS VAN ONDERDELE EN GEREEDSKAP

Die uitgebreide wamakersbedryf in die Paarl het heelwat ander ondernemings daarheen gelok. Veral die verskaffing van benodigdhede aan die wamakers was noodsaaklik. Uit advertensies in koerante van die tagtigerjare van die 19de eeu blyk dit dat spesialisasie onder handelaars nog nie posgevat het nie. Die winkeliers het wamakersgereedskap en onderdele saam met hul gewone ware geadverteer. As voorbeelde dien die volgende.

C.A. de Villiers, O.T.sn., snyer, algemene handelaar en direkte invoerder van Dwars-in-den-Weg, het in sy advertensie gemeld dat hy afgesien van snyersware ook altyd die volgende voorhande het : ysterware soos Sweedse yster van alle mates, aste, vere, trappe, hoefysters, spykers, kruiwaens, grawe, pikke, ens., asook karbekleedsels, saals, tooms, perdekledde, alle soorte timmermansgereedskap en selfs meubels.<sup>223)</sup>

M. Smuts du Toit het klere, meubels, wamakers- en timmermansgereedskap en tuie aangehou.<sup>224)</sup>

P.A. le Roux het bou-erwe, granietklippe asook gedraaide swingels en nawe verkoop.<sup>225)</sup>

Cornelis Moll het smidsgereedskap, tuiemakersgare, kar- en wavere voorhande gehad, maar het 18 dosyn konsertinas uit Amerika ingevoer.<sup>226)</sup>

Voigt en Kie., 'n ingenieursfirma van Lady Greystraat, wat die bekende Voigt-patentwabriek gemaak het, was teen die einde van die 19de eeu ook invoerders van Amerikaanse rytuie, agente vir wyn, pompe wat met die hand, wind of stoomkrag gewerk het en voermasjiene.<sup>227)</sup>

Houthandelaars was veral volop in die Paarl. Elke wamaker het 'n voorraad hout gehad wat hy vroeër of later van die hand gesit het.<sup>228)</sup> Die bekendste houthandelaar wat in die Paarl en die

res van die land handel gedryf het, was Thesen en Kie. van Knysna. Hulle was tot diep in die 20ste eeu die vernaamste houtverskaffers van die wamakers.<sup>229)</sup> Hulle het 'n pakskuur in Fabriekstraat, en later ook by Lady Greybrug-stasie, Paarl, gehad waar alle soorte hout en onderdele soos nawe, vellings, speke, planke, langwaens en swingels beskikbaar was.<sup>230)</sup> Baie van die wamakers het persoonlik na hul pakskure in Knysna gegaan en daar vir hulle hout gaan uitsit.<sup>231)</sup> 'n Ander bekende houthandelaar was George D. Wilson. Hy het in 1881 die firma New-haven Stoom Zaag Molens in Knysna op die hoek van Main- en St. George=straat begin om alle soorte draaiwerk aan handelaars te voorsien.<sup>232)</sup> Die firma het later bekend gestaan as Wilson en Glynn. 'n Sentrale depot vir hout vanaf Knysna is in 1883 by Lady Greybrug geopen om dit vir die wamakers van die Paarl gerieflik te maak om hout te bekom.<sup>223)</sup> Die wamakers kon ook hout in die Kaap by Porter en Kie., St. Georgestraat, koop.<sup>234)</sup>

Wat ysteronderdele soos aste, kartrappe, vere, lampe, moere en boutte betref, moes alles van oorsee ingevoer word. Veral Engelse firmas was die leweransiers. Van die firmas wat in Suid-Afrika geadverteer het, was Kirkstall Forge Co. van Leeds, Adam and Richards van Staffordshire en Thomas Gibson van Birmingham.<sup>235)</sup> Daar was ook heelwat groothandelaars in Suid-Afrika wat die onderdele ingevoer en dit hier aan plaaslike handelaars of wamakers verkoop het. Die groothandelaars soos George Finlay van Kaapstad het handelsreisigers gehad wat die verskillende plekke besoek en m.b.v. katalogussebestellings gewerf het.<sup>236)</sup> In die Paarl self het sekere handelaars soos die firma C.A. de Villiers en Kie. later in die 20ste eeu begin spesialiseer en hulle op die wamakersbedryf van die Paarl toegespits.<sup>237)</sup>

#### 17.0.0 VERKOPERS VAN KLAAR PRODUKTE

Die toggangers, ook genoem agente of wasmouse, was die mense wat meestal veral die groter wamakersfirmas se voorraad rytuie verkoop het. Hulle het meer as seker enigiemand anders gehelp om die mense in die binneland van Suider-Afrika meer in voeling met mekaar te bring. Daar was nie 'n enkel gebied wat hulle nie deurkruis het om hul produkte te verkoop of om bestellings vir die fabriek te kry nie.<sup>238)</sup>

Die voorspoedjare van die togganger het met die opkoms van die diamantbedryf ná 1870 te Kimberley aangebreek. Daar was aanvanklik geen treine nie en alle vervoer moes per pad geskied. Die toggangers het gesorg dat die waens en karre die binnelandse markte bereik.<sup>239)</sup> Hulle het die waens en karre twee en drie agter mekaar gehaak met 'n span osse vooraan, soms net twee waens en twee skotskarre agter aan die agterste wa, of een wa en drie tot vier skotskarre agter mekaar. Die disselboom van die agterste skotskar is dan op die skotskar voor hom bevestig. Vir dié doel is 'n houtpaal dwarsoor die skotskar vasgebind. So is die skotskarre dan met die disselbome omhoog en die hangende agterkante vervoer. Die toggangers het beweer dat die skotskarre op dié manier 'n bietjie ligter trek.<sup>240)</sup>

Gronum, 'n ou transportryer, het 'n pragtige beskrywing van 'n wasmous se besoek aan voornemende kopers gegee : "Die handelaar wat met hulle waens en skotskarre soos lang treine die wêreld hier ingekom het, ry gewoonlik in 'n lekker verewa so agt myl voor die wa. Die verewa is bowendien gelaai met allerhande handelware, klere en alle ander soort goeters wat denkbaar is. Nou smous hy op die plase of klein dorpies met daardie goed sowel as met die waens. Hulle was dikwels maar 'n voorbarige seksie gewees. As hy op die boer se plaas op die werf kom, hou hy sommer daar stil en span uit, nes hy wil en kom maar aangeslap met die witjas of sy vaal klere. Met wye arms kom hy nou baie praat en gesels, terwyl sy waens nog aankom. Hy wil net smous en besigheid maak ... Die boer stap die waens deur en die



smous agterna ... Eindelik kom hulle ooreen oor die prys." Die boer het gewoonlik 'n paar dinge op die koop toe gekry, soos bv. 'n groot bokseil en ses jukke met hul trektoue.<sup>241)</sup>

Die togryers het in ruil vir hulle waens nie altyd geld geneem nie, maar ook slagosse, perde, muile, skape en graan wat dan teruggestuur is om verkoop te word. Met die koms van die spoorweë is die vee op die trein gelaai en na Klapmuts gebring waar dit op 'n vendusie verkoop is. Die togganger het dan sy vendusie-meester per telegram van die koms van die vee verwittig. In hierdie vroeë jare van fotografie het die togganger soms 'n kamera saamgeneem en gesinne afgeneem. Sodoende is baie transaksies meermale gouer gesluit.<sup>242)</sup>

Met die koms van die trein is treinvragte waens en karre opge- maak. Op 'n sekere sentrale plek is hulle dan afgelaai om verkoop te word. Die karre is met kort disselbome op die trein gelaai terwyl die regte disselbome onder gelê het. Die togganger het saam met sy vrag rytuie gery.<sup>243)</sup> Die waens se wiele is soms afgehaal sodat meer waens op die trok kon kom, en hulle is selfs op mekaar gelaai.<sup>244)</sup> Dit was 'n algemene gesig in die Paarl dat die aan mekaar vasgemaakte karre deurperde op 'n Vrydag na Huguenotstasie gesleep is van waar hulle per trein verder is. Daar was mense, bv. lede van die Moerat-familie (Maleiers), wie se werk dit was om die rytuie stasie toe te sleep.<sup>245)</sup>

Nie al die wamakers het toggangers gehad wat hul produkte verkoop het nie. Hulle het dit self binneland toe geneem. So lees ons in 'n advertensie dat Philip J. Fouché van Robertson kennis gee dat hy op 18 Junie 1881 op Boshof met 17 waens (kaal en met tente) en 14 karre (opslaantente en kap) sal wees. Mense wat belang stel, kon met sy agente in verbinding tree.<sup>246)</sup> Mnr. Albertus Johannes Malan van Wellington het ook self sy besending rytuie vergesê. Dit was in die tyd toe die trein nog net tot op Kimberley geloop het. 'n Hele trein is op Wellington vir hom saamgestel, deels goederetrokke vir die waens en karre met al die nodige vir die trek van Kimberley na Johannesburg



en Pretoria, en deels passasierswaens vir mense wat graag tot by Kimberley wou saamry. In Kimberley is die rytuie afgelaai en met osse en perde verder na Transvaal gesleep waar alles verkoop is. Dan het Malan met 'n koets van Zeederberg weer tot in Kimberley gekom van waar hy per trein na Wellington teruggekeer het. Hierdie prosedure is dikwels herhaal. . Op 'n keer het hy op Kerkplein in Pretoria aangekom net toe die Volksraad verdaag het. Hy het daar en dan sy hele besending verkoop sonder dat dit nodig was om uit te span. Die geld het hy aan sy lyf gebêre. Daar was meer as £1 000 in note.<sup>247)</sup>

Dit het ook gebeur dat boere uit die binneland na die Paarl gegaan het om waens te gaan haal waarmee hulle gesmous het. Die uitdrukking hiervoor was "hulle het gehandel met waens".<sup>248)</sup>

Wanneer iemand 'n wa by die wamakers bestel het, het hy dit met alle toebehore gekry. Sommige wamakers het ook tuie bygegee, maar gewoonlik het die wamaker dit by die tuiemaker bestel as die koper dit wou hê.<sup>249)</sup>

Die wamakersfirma Thom en Verster van die Paarl het vir genl. Manie Maritz en Zefanja Potgieter as agente gehad. Maritz was vlg. W. Thom, die seun van Carel Thom, 'n tyd lank privaat verloof aan Carel Thom se dogter, Maggie, wat sekretaresse by die Hoër Meisieskool La Rochelle was. Hulle het nooit getrou nie a.g.v. (so word beweer) ontrouheid van Maritz se kant. Hy was dus ook 'n huisvriend en het dikwels in die Paarl kom kuier. Hy het 'n ruk lank selfs in die Paarl by die weduwee van M.C.V. Thom in die Oude Pastorie gewoon. Na die vredesluiting in 1902 was Maritz nie bereid om 'n Britse onderdaan te word nie en het hy na Europa gegaan. In 1904 het hy na Suid-Afrika teruggekeer, maar is kort daarna na Duitswes-Afrika om hooforganiseerder van vervoer vir die Duitse regering gedurende die Herero- en Witbooiopstande te word. Deur sy toedoen het die Duitse regering groot bestellings waens by Thom en Verster geplaas. Soveel waens as wat Thom en Verster kon maak, is Kaapstad toe geneem, op die skip gelaai en na Duitswes-Afrika gestuur. Ook muile

en voer is saamgestuur.<sup>250)</sup> Op die vooraand van die Eerste Wêreldoorlog in 1914 was Maritz 'n luitenant-kolonel in die Unie-verdedigingsmag met sy hoofkwartier op Calvinia. Uit hoofde van sy posisie het hy baie bestellings van die Unie-regering vir Thom en Verster gekry. Transaksies van £20 000 tot £30 000 is volgens bewering in dié tyd beklank. Maritz het die geld persoonlik na Carel Thom in 'n lyfband om sy lyf gebring. In die Thoms se huis was altyd 'n kamer gereed waar Maritz en ook ander agente of kopers sonder om die huismense te steur enige tyd van die dag of nag kon intrek.<sup>251)</sup>

J.F. Phillips en Kie. het na 1915 vir mnr. A.B. Baartman as agent op Bethlehem gehad. Hy het gesorg dat die hele Oos-Vrystaat net Phillips se waens en karre gekoop het.<sup>252)</sup>

Wamakers het van advertensies in koerante en tydskrifte gebruik gemaak om hul produkte bekend te stel. Die groot firmas van die Paarl het almal een of ander tyd geadverteer, hoewel nie op deurlopende basis nie. Die redakteur van die Westelike Provinsie Heraut het dan ook die wamakers in 1883 aangemoedig om by die Amerikaners te leer hoe om hul produkte te adverteer. Sy raad was dat die togryers illustrasies van die verskillende fatsoene van die rytuie op hul togte saamneem sodat die voornemende kopers dit kon sien.<sup>253)</sup> Dit was egter eers vanaf die 20ste eeu dat wamakers katalogusse vryelik beskikbaar gestel het. Voorheen kon kopers katalogusse aanvra as hulle belang gestel het. Die katalogusse van Retief, De Ville en Kie. en J.F. Phillips en Kie. is pragtige voorbeelde van die vroeg 20ste-eeuse katalogusse.

# VERWYSINGS

1. L.G. Green : Beyond the city lights ..., p. 31.
2. Cape of Good Hope Almanac 1831, pp. 288 e.v.
3. Ibid., 1837, pp. 147 e.v.
4. Ibid., 1831, pp. 288 e.v.; Ibid., 1837, pp. 147 e.v.
5. Western Province Advertiser, 23/4/1881.
6. Ibid., 30/4/1881.
7. Ibid., 2/4/1881.
8. Die Patriot, 14/5/1881.
9. Western Province Advertiser, 21/2/1880.
10. Ibid., 23/12/1882.
11. Ibid., 25/9/1880; Die Patriot, 24/10/1879.
12. Western Province Advertiser, 16/12/1882.
13. Die Patriot, 28/4/1882.
14. Ibid., 9/6/1882.
15. Western Province Advertiser, 23/12/1882.
16. Die Patriot, 17/3/1882.
17. Westelijke Provincie Heraut, 23/5/1883.
18. Western Province Advertiser, 26/6/1880.
19. Die Patriot, 29/6/1883.
20. Ibid., 12/10/1883.
21. Ibid., 13/7/1883.
22. Westelijke Provincie Heraut, 24/2/1883.
23. Die Patriot, 12/10/1883.
24. Ibid., 21/1/1884.
25. Ibid., 25/1/1884.

26. Ibid., 10/10/1886.
27. Ibid., 30/4/1886.
28. Ibid., 26/3/1886.
29. Western Province Advertiser, 4/9/1880.
30. Western Province Advertiser, 27/3/1880 en 25/6/1881.
31. Ibid., 8/7/1882.
32. Ibid., 21/10/1882.
33. Ibid., 10/6/1882 en 21/10/1882.
34. Westelijke Provincie Heraut, 30/6/1883.
35. Western Province Advertiser, 28/2/1880.
36. Ibid., 15/4/1881.
37. Ibid., 24/7/1880.
38. Ibid., 18/9/1880.
39. Ibid., 5/11/1881.
40. Ibid., 1/9/1882.
41. Ibid., 12/11/1881.
42. Ibid., 29/5/1880.
43. Ibid., 15/5/1880 en 19/6/1880.
44. Ibid., 29/10/1881.
45. Ibid., 23/4/1881.
46. Ibid., 6/5/1882.
47. Ibid., 25/2/1882.
48. Ibid., 24/6/1882.
49. Die Patriot, 26/6/1885.
50. Western Province Advertiser, 26/2/1881 en 15/4/1882;  
Die Patriot 30/8/1878 en De Paarl, 11/6/1892.
51. Westelijke Provincie Heraut, 22/9/1883.
52. Western Province Advertiser, 24/6/1882.

53. Western Province Advertiser, 17/1/1880.
54. Die Patriot 25/1/1884.
55. Westelike Provincie Heraut, 23/6/1883.
56. Die Patriot, 19/11/1880.
57. Ibid., 12/8/1881.
58. Ibid., 13/1/1882.
59. Ibid., 15/6/1883.
60. Western Province Advertiser, 5/11/1881.
61. Worcester Advertiser, 3/9/1885.
62. Western Province Advertiser, 13/1/1883.
63. Ibid., 9/7/1881 en 17/6/1882.
64. Westelike Provincie Heraut, 16/6/1883 en 29/9/1883.
65. Ibid., 11/8/1883.
66. Western Province Advertiser, 23/12/1882.
67. Die Patriot, 17/3/1882.
68. Western Province Advertiser, 11/3/1882.
69. Westelike Provincie Heraut, 24/2/1883.
70. Cape Post Office Directory 1886/87, pp. 779 e.v.; Argus Annual and South African Directory 1889, pp. 673. e.v.
71. De Paarl, 2/7/1892.
72. De Kolonist, 28/12/1898 en 11/2/1899.
73. N. Combrinck tydens Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.
74. Ibid.
75. De Paarl, 15/12/1894.
76. A.B. Baartman, persoonlike onderhoud ; Die Patriot 11/4/1895.
77. Voorwaarts, 15/4/1902.
78. B.J. Maré : In the valley of the Berg, p. 68.
79. De Kolonist, 10/8/1899.
80. N. Combrinck by Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.

81. A.B. Baartman, persoonlike onderhoud.
82. W. Roome, persoonlike onderhoud.
83. N. Combrinck by Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.
84. Die Patriot, 11/4/1895.
85. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
86. De Paarl, 17/5/1892.
87. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
88. Die Patriot 11/4/1895.
89. N. Combrinck by Drakensteinse Heemkringgesprek, April 1978.
90. De Paarl, 26/1/1892.
91. De Paarl, 20/9/1892.
92. W. Thom, persoonlike onderhoud.
93. General Directory of South Africa 1892-93, pp. 172-173;  
     Ibid., 1896/97, pp. 181-184;  
     Ibid., 1898/99, pp. 237-239.
94. De Paarl, 15/12/1892.
95. N. Combrinck in gesprek op Drakensteinse Heemkringvergadering April 1978.
96. Voorwaarts, 23/4/1902.
97. South African Directory 1905.
98. South African Commerce and Manufacturers Record, Des. 1907.
99. Die Patriot, 18/9/1890.
100. General Directory of South Africa 1896/97, p. 182.
101. De Paarl, 3/11/1894.
102. De Paarl, 5/1/1892 en 24/5/1892.
103. Die Patriot, 11/4/1895.
104. De Kolonist, 24/5/1900.
105. Die Patriot, 19/5/1898.
106. Ibid., 6/6/1901.
107. De Paarl, 9/2/1892.

108. Ons Land, 7/5/1892.
109. Die Patriot, 7/2/1895.
110. Ibid., 5/11/1896.
111. W. Roome, persoonlike onderhoud.
112. N. Combrinck, ongepubliseerde manuskrip.
113. De Paarl, 31/5/1892.
114. Ibid., 14/6/1894.
115. Ibid., 10/8/1895.
116. N. Combrinck, ongepubliseerde manuskrip.
117. De Paarl, 5/1/1892.
118. Ibid., 13/11/1894.
119. De Paarl, 16/3/1895.
120. Het Dagblad, 26/7/1898.
121. De Paarl, 15/12/1892.
122. Western Province Advertiser, 27/11/1880.
123. W. Thom, persoonlike onderhoud.
124. De Paarl, 17/5/1892.
125. De Kolonist, 11/3/1899.
126. W. Thom, persoonlike onderhoud.
127. Voorwaarts, 3/10/1903.
128. Ibid.
129. Ibid.
130. Ibid.
131. Harry Solomon, persoonlike onderhoud.
132. Voorwaarts, 3/10/1903.
133. Donaldson and Hill : South African Directories : Western Province Directory 1905.
134. South African Commerce and Manufacturers Record, Nov. 1907, p. 508.



135. South African Commerce and Manufacturers Record, Okt. 1907.
136. N. Combrinck, ongepubliseerde manuskrip.
137. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
138. Voorwaarts, 3/10/1903.
139. South African Commerce and Manufacturers Record, Mei 1907, p. 1.
140. Ibid., Jan. 1908, p. 668.
141. Ibid., Maart 1908, p. 842.
142. Voorwaarts, 3/10/1903.
143. De Kolonist, 6/7/1901.
144. W. Roome, persoonlike onderhoud.
145. E. Rosenthal, In die dae van die wamakers (Die Huisge-  
noot, 28/4/1961, p. 53).
146. W. Roome, persoonlike onderhoud.
147. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
148. Persoonlike onderhoude met W. Thom, W. Roome en John Phillips.
149. Western Province Advertiser, 17/6/1882.
150. Westelike Provincie Heraut, 23/6/1883.
151. De Paarl, 18/6/1892.
152. Western Province Advertiser, 29/7/1882.
153. A.P. Smit : Eeufees by die Toringkerk ...., p. 64.
154. Voorwaarts, 16/7/1904.
155. Die Patriot, 28/11/1889.
156. Donaldson and Hill : South African Directories : Western Province Directory 1905, p. 1163.
157. De Paarl, 1/3/1892.
158. De Kolonist, 9/3/1899.
159. Ibid., 19/8/1899.
160. Die Patriot, 13/4/1893
161. De Kolonist, 9/3/1899.

162. De Kolonist, 4/8/1900.
163. De Paarl, 5/9/1895.
164. Vgl. 'n brief van die stadsraad i.v.m. die opening van die bergpad aan J.F. Phillips. Die brief is in besit van mnr. D.J. van Niekerk van Pontac, Paarl.
165. De Kolonist, 6/11/1900.
166. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
167. Die Patriot, 24/9/1886, 21/10/1887 en 16/12/1887.
168. De Kolonist, 1/11/1898.
169. Ibid., 7/5/1901.
170. Ibid., 25/7/1899.
171. Die Patriot, 2/4/1900.
172. De Kolonist, 12/1/1901, 4/4/1901 en 20/4/1901.
173. W. Thom en W. Roome, persoonlike onderhoude.
174. De Kolonist, 20/7/1901 en 25/7/1901.
175. Voorwaarts, 7/6/1902.
176. Ibid., 18/6/1904.
177. Die Patriot, 4/10/1878 en 16/10/1890.
178. De Kolonist, 8/12/1898.
179. Ibid., 24/8/1899.
180. A.P. Smit : Eupees by die Toringkerk ..., p. 42.
181. Ibid., p. 38.
182. W. Roome, persoonlike onderhoud.
183. South African Directory 1905, p. 1163.
184. A.B. Baartman, persoonlike onderhoud.
185. Westelike Provincie Heraut, 27/6/1883, 4/7/1883 en 21/7/1883.
186. De Paarl, 3/8/1895.
187. Voorwaarts, 26/9/1903.
188. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot, 28/4/1961, p. 53).

189. South African Directory 1888, p. 260.
190. Die Patriot, 16/12/1881.
191. Ibid., 20/1/1882.
192. Ibid., 25/1/1884.
193. E. Rosenthal : In die dae van die wamakers (Die Huisge-  
noot, 28/4/1961, pp. 52-53).
194. Die Patriot, 23/1/1885.
195. De Paarl, 26/1/1895.
196. De Paarl, 26/2/1895.
197. De Paarl, 16/3/1895 en 23/3/1895; Die Patriot 11/4/1895.
198. De Paarl, 14/12/1895.
199. De Kolonist, 21/1/1899.
200. Voorwaarts, 24/1/1903.
201. Ibid., 23/1/1904.
202. W. Roome, persoonlike onderhoud.
203. Westelike Provincie Heraut, 11/7/1883.
204. Ibid., 21/4/1883.
205. Ibid., 21/4/1883 en 27/10/1883.
206. Ibid., 21/4/1883 en 27/10/1883.
207. Ibid., 21/4/1883.
208. Anoniem : Men of the Times ..., p. 157.
209. Westelike Provincie Heraut, 16/5/1883.
210. Ibid., 21/4/1883.
211. Ibid., 23/6/1883, 27/6/1883 en 30/6/1883.
212. Ibid., 4/7/1883.
213. Ibid., 27/10/1883.
214. Ibid., 27/10/1883.
215. Statistical Register 1886.
216. De Paarl, 2/7/1894.
217. A.R.E. Burton : Cape Colony for the settler, p. 214.

218. De Paarl, 12/5/1892.
219. Ibid., 7/5/1892.
220. Ibid., 12/5/1892.
221. Ibid., 28/5/1892.
222. De Paarl, 31/5/1892.
223. Westelike Provincie Heraut, 24/2/1883.
224. Ibid., 20/6/1883.
225. Western Province Advertiser, 11/7/1880.
226. Ibid., 1/9/1882.
227. Die Patriot, 17/3/1898.
228. Western Province Advertiser, 24/7/1880 en 31/7/1880.
229. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
230. De Paarl, 7/5/1892; De Kolonist, 7/4/1900.
231. W. Thom en J. Phillips, persoonlike onderhoude.
232. Western Province Advertiser, 30/4/1881.
233. Die Patriot, 2/3/1883.
234. Ibid., 4/8/1882.
235. General Directory of South Africa 1890/91, p. 42.
236. H. Solomon en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
237. W. Roome, persoonlike onderhoud.
238. Ibid.
239. J. Angove : In the early days ..., p. 130.
240. C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, p. 37.
241. Ibid., pp. 39-40.
242. L.G. Green : Beyond the city lights, p. 31.
243. N. Combrinck, Heemkringgesprek, April 1978.
244. W. Thom, persoonlike onderhoud.
245. H. Solomon, persoonlike onderhoud.

- 246. Die Patriot, 28/5/1881.
- 247. A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1969, p. 31).
- 248. C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, p. 40.
- 249. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
- 250. W. Thom, persoonlike onderhoud; W.J. de Kock (hoofred.) : Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek 1, p. 536.
- 251. W.J. de Kock (hoofred.) : Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek 1, p. 537; W. Thom, persoonlike onderhoud.
- 252. A.B. Baartman, persoonlike onderhoud.
- 253. Westelike Provincie Heraut, 21/4/1883.

AFDELING 1V : DIE WAMAKER IN BEDRYF

#### 18.0.0 VERSKEIDENHEID BINNE DIE BEDRYF

Die tradisionele wamakersambag het dwarsdeur die wêreld 'n groot verskeidenheid vaardighede geverg. 'n Wamaker moes ook 'n bedrewe skrynwerker, smid, bekleër, verwer en tuiemaker wees. Hy moes nuwe rytuie en landbouimplemente kon maak, oues herstel en perde be= slaan. Selfs die kleinste plekkie het sy wamaker gehad wat die dorp of distrik met sy vaardighede gedien het.<sup>1)</sup>

Afgesien hiervan was daar tog in 'n mate spesialisasie. Dit het veral in die groter sentra gebeur waar meer werk was. In die Paarl was daar altyd hoefsmede, grofsmede, tuie- en saalmakers, verwers, skrynwerkers en bekleërs. Onder die wamakers self was daar selfs verdere spesialisasie deurdat een man net nawe gedraai, 'n ander wiele gemaak en 'n derde die wa of kar aanmekaar gesit het. Dit het noue skakeling tussen die verskillende ambagte geverg. Hierdie verdeling van werk of ambagte is stukwerk genoem. Daar was dus reeds sprake van 'n produksielyn wat gevolg is : voertuie beweeg van een ambagsman na die volgende, van skrynwerker na wiel= maker, na smid, na stoffeerder, na verwer.<sup>2)</sup>

Teen die einde van die 19de eeu het die fabriekswese vinnig opgang begin maak. Dit het die eenmansondernemings nie totaal verdring nie, want daar was nog altyd werk vir almal. Veral in bloeityd= perke het die wamakersfabrieke deur stukwerk die kleiner onder= nemings aan die gang gehou.<sup>3)</sup> Tog was die wamakersfabrieke op sentralisasie toegespits. Al die ambagte is op een perseel saam= gebring. Die rytuig het deur sy verskillende vervaardigingstadia van die een afdeling na die volgende beweeg. In die fabriek ver= al was noue samewerking en interaksie baie belangrik. George Sturt, wat die bedryf in Engeland beskryf het, het dit soos volg geïllu= streer : Die smid het telkens na die wa in aanbou gegaan om mate te neem, terwyl die wamaker op sy beurt 'n vuurwarm yster by die smid gaan haal het om 'n geboorde gat skoon te brand. Dit sou die= selfde in Suid-Afrika gewees het. Wamaker, smid, bekleër en verwer het as 'n hegte eenheid saamgewerk.<sup>4)</sup>



## 19.0.0 DIE ARBEIDSITUASIE IN DIE WAMAKERSBEDRYF

### 19.1.0 Algemeen

In Suid-Afrika was daar van die begin af 'n tekort aan ambagsmanne. In die aanvanklike pioniersomstandighede, veral op die platteland, is die behoefte aan ambagsmanne getemper deur die geringe welvaartspeil, lae lewenstandaard, selfversorgende lewenswyse en die verspreidheid van die bevolking. In die digter en ouer gebiede rondom die Kaap waar die mense meer welvarend was, het daar egter 'n groter behoefte bestaan. Dit het meegebring dat by gebrek aan blanke ambagslui ambagte betreklik vroeg al in die hande van die slawe gekom het. Slawe is deeglik opgelei vir spesiale soorte werk, soos wamakery, smidswerk, ens. Hul eienaars het hulle dan by die dag, week of maand verhuur. So het baie burgers in en naby die Kaap van die arbeid van hul slawe gelewe. Selfs ingevoerde ambagslui het gewoonlik nie lank hul ambagte beoefen voordat nuwe en beter weivelde gewink het nie.<sup>5)</sup> Wamakers wou graag van die opgeleide slawe koop. Hulle was egter duur. Daarom moes hulle, as hulle slawe nie kon bekostig nie, van Hottentotte se hulp gebruik maak.<sup>6)</sup>

Die arbeidsituasie het met die koms van industrialisasie in die 19de eeu nie verbeter nie en die tekort het voortgeduur. Terselfdertyd het die wamakersbedryf uitgebrei wat die vraag na arbeiders vergroot het. Die toestand het met die ontdekking van goud en diamante verder versleg toe heelwat ambagsmanne hulle na die diamant- en goudvelde begewe het. Daar is wel baie ambagsmanne ingevoer, veral in bloeitydperke vir die wamakersbedryf soos net ná die Anglo-Boereoorlog. Om mense te trek, moes hoë lone aangebied word.<sup>7)</sup>

Daar is besef dat alleenlik deur georganiseerde en formele ambagsopleiding werklik verligting gebring kon word. In April 1895 is die eerste ambagskool vir blankes op Uitenhage geopen. Die doel daarvan was o.a. om minder bevoorregte kinders te help. By die skool is klasse in skoenmakery, wamakery, skrynwerk, grofsmedery en tuinery aangebied. Die skool het met 45 leerlinge begin. Die eerste onderwyser in wamakery was ene F. van der Spuy.<sup>8)</sup> Die skool het nie net die kinders 'n ambag geleer nie, maar het ook gesorg vir die sedelike en geestelike welsyn van die seuns en die vorming van hul karakter.<sup>9)</sup> Hierdie skool bestaan vandag nog voort as die Hoër Tegniese Skool Daniël Pienaar, maar in 1932 het die wa-

makersafdeling gesluit en is in 1934 deur 'n afdeling vir motorwerk= tuigkunde vervang.<sup>10)</sup> 'n Nog lewende wamaker wat vanaf 1927 vir drie jaar opleiding aan dié skool ontvang het, is Gus Lemmer. Sy instrukteur in dié jare was ene Ockert T. de Villiers wat in die Paarl sy opleiding ontvang het.<sup>11)</sup>

In 1901 is deur bemiddeling van die N.G. gemeente Noorder-Paarl 'n Industriële Skool vir armblanke seuns in die Paarl gestig. Die komiteelede vir die skool was A.J. Roome, ds. W.A. Joubert en F.J. Retief. Die skool was op die wamakersambag ingestel. Die kinders kon die ambag leer terwyl hulle 'n loon van 2s. per week verdien het. Die firma Retief, De Ville en Kie. het die opleiding verskaf. Die kinders het in 'n losieshuis onder streng toesig van 'n huisvader gewoon. Bedags het hulle hul ambag geleer en saans het hulle vir ses uur per week onderwys ontvang. Hulle moes ook tuinwerk vir mense doen.<sup>12)</sup>

Die firma Thom en Verster het na die Anglo-Boereoorlog deur bemiddeling van predikante in Transvaal oorlogswese na die Paarl laat kom om 'n ambag te leer. 'n Spesiale losieshuis is vir hulle gebou.<sup>13)</sup>

Dit blyk dus duidelik dat in al hierdie gevalle waar formele opleiding verskaf is, dit ook as 'n barmhartigheidsdaad beskou is. Dit was nie so 'n nuwe gedagte nie. Reeds in die 18de eeu het die kerk arm kinders wat onder diakoniesorg was, gehelp om, nadat hulle die nodige skoolopleiding ontvang het, as leerjonge by 'n ambagsman in diens te gaan.<sup>14)</sup>

### 19.2.0 Opleiding

Die opleidingsmetodes van wamakers was dwarsdeur die wêreld baie eenders. Opleiding in Engeland en Holland het tradisioneel in die werksplaas plaasgevind. Dit was prakties-gerigte opleiding. Daar is nie op teoretiese kennis staatgemaak nie, trouens, wetenskaplike verklarings vir waarom dinge op 'n sekere manier gedoen is, was nie ter sake nie.<sup>15)</sup> George Sturt, 'n Engelse wamaker, het dit soos volg beskryf : "What we had to do was to live up to the local wisdom of our kind; to follow the customs, and work to the measure=

ments, which had been tested and corrected long before our time in every village shop all across the country."<sup>16)</sup> Die opleiding het ten doel gehad om aanvoeling en kunstigheid te kweek, nie om dinge uit te redeneer nie.<sup>17)</sup> Dit sou ook die situasie in Suid-Afrika gewees het.

In 17de-eeuse Europa het die gildes nog die riglyne vir ambags=opleiding neergelê. 'n Voornemende wamaker moes basies deur drie opleidingsfases gaan. Hy het as leerjonge, oftewel vakleerling, begin. Na 'n sekere periode, wat van land tot land en plek tot plek van vier tot agt jaar gewissel het, is hy bevorder tot vakman, maar kon eers 'n volle gildelid of broeder word as hy 'n sekere voorgeskrewe stuk werk, 'n proef genoem, tot bevrediging van die gildeowerheid kon afhandel.<sup>18)</sup> In Friesland het die hele proses ongeveer agt jaar geduur<sup>19)</sup> en in Engeland sewe jaar.<sup>20)</sup> Die gildewese het nooit aan die Kaap voorgekom nie. In die Kompanjiestyd moes 'n leerjonge vir vyf jaar sy vakleerlingskap ondergaan voordat hy as kneg aangestel is.<sup>21)</sup> Gert Maritz, die bekende Voortrekkerleier, het van sy leerjongens vereis om ses jaar te leer.<sup>22)</sup> In die 20ste eeu het die tydperk van die man self afgehang. Die gemiddelde leertyd was egter ongeveer vyf jaar.<sup>23)</sup>

Elke wamaker het in die reël 'n paar leerjongens in diens gehad. Hulle was dan terselfdertyd sy handlangers. Omdat hierdie leerjongens nog minderjarig was, het hul vaders gewoonlik met hul werkgewer kontrakte gesluit waarvolgens die termyn van hul vakleerlingskap en ander bepalinge i.v.m. hul werk neergelê is. 'n Kontrak wat Gert Maritz met ene Johan F.C. Schimper in 1825 i.v.m. sy seun Christiaan gesluit het, het bepaal dat Schimper sy seun van klere, kos en losies sou voorsien en daarvoor sou sorg dat hy gereeld op vaste ure in die werk is. Die leerjonge sou elke week 'n werkdag vry hê.<sup>24)</sup> 'n Leerjonge in Nederland wat nie uit dieselfde dorp gekom het nie, is in die gesin van die wamaker opgeneem. Dit is as deel van sy loon beskou. In die Paarl is leerjongens ook in die gesin opgeneem.<sup>25)</sup>

As 'n leerjonge 'n Nederlandse werkplaas binnekom, moes hy eers met die gereedskap vertrouwd gemaak word. Hy moes leer om met die trekmes te werk, waarna hy moes leer wêre sny, skaaf en saag. As iets gesloop moes word, was dit sy taak. Hy moes ook die slypsteen draai en later leer speke sny. So het hy stadigaan gevorder.<sup>26)</sup> In Engeland het die toets van sy aangeleerde vakmanskap gekom as hy iets moes herstel. Dit was vergelykenderwys makliker om 'n nuwe te maak. Deur herstelwerk het die werklike aanleer van 'n ambag gekom.<sup>27)</sup>

Die vaardigheidstoets vir 'n wamaker in Swellendam was om die moerband van 'n wa korrek te maak. Die moerband was van yster. Dit het ter verstewiging van die tangbene daaromheen gekom. Die disselboom is tussen die tangbene vasgebout.<sup>28)</sup>

Die opleiding van wamakers het kennis aangaande hout ingesluit. Hulle moes nie net die hout ken nie, maar ook hoe om dit te laat kap, te droog en te verwerk. Daardeur is verhoed dat 'n houthandelaar die wamaker 'n rat voor die oë draai.<sup>29)</sup>

### 19.3.0 Werksomstandighede

Die wamakers moes lang ure werk. Die werksure is nie deur fabriekswette of die horlosie bepaal nie, maar wel deur die lengte van die dag : van sonsopkoms tot sonsondergang.<sup>30)</sup> In Brittanje is omstreeks in 1885 begin om Saterdag net tot 13h00 te werk. Dit kon dieselfde tyd gewees het toe 17h30 uitvaltyd geword het. Oortyd het tot 20h00 geduur.<sup>31)</sup> Dit het ook in Suid-Afrika gebruik geword om Saterdag net halfdag te werk. In bloeitydperke, soos in 1914, is daar egter 24 uur per dag gewerk. Die dag is in twee skofte van twaalf uur elk verdeel.<sup>32)</sup>

In die groot wamakersfabrieke was die organisasie goed. Dit kon nie anders nie, of die werkers sou nie produktief besig gebly het nie. Elke werker is deur 'n vaknaam aangedui ooreenkomstig die soort werk wat hy moes doen. Daar is gepraat van 'n bakmaker, wielmaker, smid, skilder of verwer, bekleër, stoker, ens. Die werkers is gewoonlik in groepe of werkspanne ingedeel met 'n voorman aan die hoof wat moes toesien dat die werk gedoen word.

Daar was altyd 'n paar bruin kinders wat kleiner benodigdhede, soos spykers, ens., van die pakhuis af moes aandra. Die skrynwerkers en grofsmede was meestal blankes, terwyl die Kleurlinge en Maleiers gewoonlik die verf- en bekleewerk gedoen het.<sup>33)</sup>

Die manne moes hard werk. Vir rus was daar nie tyd nie. Veral in die somer wanneer die hitte in die Paarl byna ondraaglik geword het, het die werkers swaar gekry. Ben Solomon, latere vennoot van Solomon en Reyneke, het vertel dat toe hy nog vir M.F. Gibbons gewerk het, hulle soms op die koue stoep gaan lê het om 'n bietjie af te koel. Dit was veral die smede wat heel-dag by die smidsvuur moes werk, wat swaar gekry het. By Weinthrope se wamakery, Huguenot Carriage Works, het Harry Solomon 'n bruinman met 'n sweep en horlosie voor die toilette sien sit. As iemand die toilette besoek en hy is binne drie minute nie weer uit nie, is hy met die sweep daar uigehaal.<sup>34)</sup> As daar wel 'n ruskans gekom het, is dikwels musiek m.b.v. mondfluitjies en konsertinas gemaak.<sup>35)</sup>

Die ambagsmanne was in die algemeen baie lief vir 'n drankie. Wanneer die stoomfluit van Retief, De Ville en Kie. om 13h00 die etensuur aankondig, het baie van hulle gou iets in die kroeg gaan drink. Die skilders het gesê dat die drankie die verf afwas wat op die bors aanslaan. Die manne was ook baie lief om Pinet-sigarette te rook. Dit was die enigste soort sigaret wat vanself doodgegaan het as hulle dit neersit en nie verder gebrand het nie.<sup>36)</sup>

In die Paarl het die meeste werksmense in Noorder-Paarl gewoon. Dit was 'n hele gesig om met sluitingstyd smiddae die klomp mense te sien huiswaarts keer.<sup>37)</sup>

Die wamaker moes gedurig teen pligsversuim deur sy werksmanne waak. Die howe het streng opgetree teen mense wat sonder verlof hul werk verlaat het. Gert Maritz het in 1829 'n probleem met die reeds genoemde leerjonge Christiaan Schimper gehad deurdat hy vir vyftien dae van die werk weggebly het. Maritz het 'n hofsaak teen sy vader, wat vir hom verantwoordelik was, gemaak en die saak gewen. Die heer Schimper moes hom Rds.65 skadevergoeding betaal.<sup>38)</sup> In 1892 het Jan Jonas geweier om werk te

doen wat sy werkgewer, J.P. Retief, aan hom opgedra het. Hy het 'n vonnis van fl of een maand hardepad gekry. In dieselfde jaar is Marthinus Lotz 'n soortgelyke vonnis opgelê omdat hy J.P. Retief se diens sonder toestemming verlaat het.<sup>39)</sup>

#### 19.4.0 Die lone van werkers

Die lone van werkers in die wamakery en verwante bedrywe het jare lank baie min wisseling getoon. Die Statistical Register het vanaf 1884 jaarliks die lone van wamakers en ander verwante werkers van verskillende plekke gepubliseer. In tabelvorm sien die Paarlse wamakerslone soos volg daar uit :

<u>Jaartal</u>	<u>Lone in die Paarl</u>	<u>Gemiddelde lone in Kaapkolonie</u>
1885	7/6 per dag	
1886	7/6 " "	
1887	4/- " "	
1888	5/- " "	
1889	7/6 " "	
1890	7/6 " "	
1894	7/6 " "	
1898	8/6 " "	9/10 per dag
1899	7/- " "	9/11 " "
1900	8/- " "	10/- " "
1902	8/- " "	11/6 " "
1904	6/- tot 8/- per dag	11/11 " "
1905	10/- per dag	11/5 " "
1907	7/- " "	10/- " "
1909	6/- tot 10/- per dag	
1912		6/- tot 15/2 per dag <sup>40)</sup>

Waar vergelykende syfers sedert 1898 beskikbaar geraak het, is dit opvallend dat die Paarlse wamakers deurgaans minder as die gemiddelde loon gekry het. Die redes hiervoor is nie duidelik nie. Dit is ook onduidelik waarom daar stygings en dalings in die lone van jaar tot jaar was. Dit kan moontlik toegeskryf word aan ekonomiese toestande wat gewissel het.

Ná 1912 het die lone van Paarlse wamakers steeds tussen 7/6 en 10/- per dag gewissel.<sup>41)</sup> Slegs die beste werksmense het £1 per dag verdien.<sup>42)</sup> Om 10/- per dag te verdien, was vir daardie tyd 'n groot som geld.<sup>43)</sup>



## 20.0.0 PRYSE VAN WAMAKERSPRODUKTE

### 20.1.0 In die Kompanjiestyd

In die Kompanjiestyd is vryhandel aanvanklik nie toegelaat nie en is pryse vir waens en wa-onderdele deur die owerheid bepaal. In 1667 is die prys van 'n wa sonder lere en beslag op 30 gulden en 'n wa met lere maar sonder beslag op 36 gulden vasgestel.<sup>44)</sup>

In 1679 is die pryse verhoog omdat houtvoorsiening moeiliker geword het. 'n Wa uit die grond nuut opgebou met al sy toebehore het nou 56 gulden gekos terwyl 'n wa sonder buik, lere en jukke 40 gulden was. Die pryse was onderhewig aan die gehalte van die wamakers se werk.<sup>45)</sup> In 1692 het 'n smid vir die beslaan van 'n wa 55 gulden ontvang.<sup>46)</sup> 'n Wamaker het 60 gulden vir sy aandeel aan die wamaakproses gekry.<sup>47)</sup>

In die eerste jare van die 18de eeu het 'n smid 75 gulden vir die beslaan van 'n nuwe wa gevra terwyl 'n wamaker se prys vir 'n nuwe wa 80 gulden was.<sup>48)</sup>

Teen c.1740 het reisigers gekla dat alle vervaardigde produkte aan die Kaap baie duur was. 'n Ossewa het van 120 gulden tot 140 gulden gekos. 'n Koets met vier geleerde perde en hul tuie was 1 000 gulden werd. Weens die hoë pryse van vervoermiddels het baie reisigers verkies om rytuie te huur.<sup>49)</sup>

In 1744 het wamakers en smede hulle blykbaar skuldig gemaak aan "exorbitante en onbesonne geldijshen". Op advies van die burgerrade en landdroste en heemrade het die Kompanjie besluit om die pryse van wamakers soos volg vas te stel :

speelwa met lere, kis, bank en kareet	Rds.60.
nuwe perdewa met sy toebehore	Rds.50
nuwe ossewa	Rds.45

Die pryse vir 'n smid is vasgestel op Rds.50 vir die beslaan van 'n ossewa en perdewa.<sup>50)</sup> In die sewentigerjare van die 18de eeu het die prys van 'n wa tot 180 riksdalder gestyg. Die hoë pryse is aan die skaarsheid van hout toegeskryf.<sup>51)</sup> Teen 1789 was die pryse van waens nog bykans dieselfde.<sup>52)</sup>



## 20.2.0 Die 19de eeu.

Teen 1810 het 'n wa £45 gekos.<sup>53)</sup> Ingevoerde rytuie was duur.  
In 1817 het 'n gig Rds.400, curricule Rds.800, phaeton Rds.1 000  
en 'n chariot 1 000 riksdaalders gekos.

In 1825 het Gert Maritz die produksiekoste van 'n perdewa soos  
volg bereken :

	<u>Rds.</u>	<u>Stuiwers</u>
hout	135	
yster	138	
loon van werkers	160	
12 el Engelse seil	12	
2 pakke gare	2	
40 el Vlaamse linne	25	
bekleding van die kap	58	
4 dosyn tentkoppe	3	
verf, olie en beskildering	30	
1 gros skroewe	4	
10 gespes	1	2
1/4 lb. saalmakerspykers		5
	<u>Totaal Rds.568</u>	<u>7st.</u>

Hy het 'n perdewa vir Rds.1 000 verkoop sodat hy 'n netto wins van  
Rds.431 daarop gemaak het. Dit was 'n goeie wins, want volgens  
Maritz kon een goeie ambagsman 'n perdewa in twee maande bou.<sup>55)</sup>

In 1852 kon 'n nuwe wa in die Kaap vir tussen £70 en £80 gekoop  
word. In Algoabaai was die prys £75, maar in Natal is dit vir  
£100 verkoop.<sup>56)</sup> In 1854 is twee nuwe Paarlse waens op Faure=  
smith vir £112 stuk verkoop.<sup>57)</sup> In 1855 is 'n buggy en twee  
perde vir £33/7/- in Kaapstad verkoop.<sup>58)</sup>

Gedurende die sewentiger- en tagtigerjare van die 19de eeu met  
die diamant- en goudstormlope was daar 'n geweldige opbloei in  
transportry. Waens het gesogte produkte geword. Die gemiddelde  
prys van waens was toe £100, hoewel tot £120 soms gevra is.<sup>59)</sup>

Daar was nie 'n vaste metode waarvolgens die wamakers die pryse van hul produkte vasgestel het nie. Nie almal het soos Gert Maritz eers die produksiekoste bereken en dan die prys vasgestel nie, hoewel dit die voor die hand liggende metode was. In Engeland het die meeste dorpswamakers nie altyd geweet of hulle 'n wins of verlies op hul nuwe produkte gemaak het nie. Hulle was merendeels op herstelwerk ingestel waarin hulle wins gelê het.<sup>60)</sup> Dit sou ook in Suid-Afrika die geval gewees het. Met die koms van industrialisasie en die wamakersfabrieke was die wamakers meer presies met hul geldsake. Pryse is nou deur aanvraag en aanbod, lone en die koste van onderdele bepaal. Tog het pryse nie gestyg nie. Thom en Verster van die Paarl se waens is vir ongeveer £90 verkoop terwyl karre se pryse tussen £70 en £80 gewissel het afhangende van die grootte van die kar, die gebruik van duur materiale soos nikkel vir onderdele, of die kar met of sonder lampe verkoop word, ens.<sup>61)</sup>

### 20.3.0 Die 20ste eeu

Die pryse van waens en karre het in die 20ste eeu steeds baie konstant gebly. H. Solomon het waens vir £65 tot £70 verkoop.<sup>62)</sup> Tydens die Eerste Wêreldoorlog, toe daar 'n groot aanvraag was, is waens egter vir tot £180 verkoop.<sup>63)</sup> 'n Spesiale stinkhoutwa wat J.F. Phillips en Kie. vir tentoonstellingsdoeleindes gemaak het, is deur hulle agent op Bethlehem, Bert Baartman, vir £140 verkoop. Baartman het tussen £12 en £15 wins op 'n kar gemaak. Vir kontant is 'n klein afslaggee. Die koper se ou kar is ook soms ingeneem, waarvoor hy tussen £15 en £18 gekry het. Dié kar is vir ongeveer £10 herstel waarna dit vir £45 verkoop is.<sup>64)</sup>

Wanneer dit by prysvasstelling vir herstelwerk gekom het, het die wamaker bereken hoe lank die werk sou duur en wat die onderdele sou kos. Daarvolgens is die prys bereken. Baie bankrotskappe kan teruggevoer word tot swak kosteberekening. Die mense het ook in 'n ander opset as vandag gewerk. Hulle was baie meer toegeeflik, sodat baie werk gratis gedoen is. H. Solomon het vertel dat daar baie keer mense by sy vader, Ben Solomon, ge-

kom het wat net 'n boutjie vervang wou hê. Hy het die grootte van die boutjie vasgestel, 'n ander een uit sy pakhuis gaan haal, die oue uitgehaal, die nuwe ingesit en by afhandeling van die werk net 'n "baie dankie" as betaling gekry. Hierdie manier van werk, wat algemeen voorgekom het, het aanleiding tot die volgende staaltjie gegee : Baie mense het met een of ander werkjie by 'n sekere smid gekom. As dit klaar was, het hulle net "baie dankie" gesê en geloop. Toe dit 'n ruk so aangegaan het, kry hy vir hom 'n hoenderhaan en maak dit aan 'n skroef buite vas. Elke keer daarna, as iemand vir 'n werkjie kom en "baie dankie" sê, was sy antwoord : "Nee wat, sê dit vir die hoenderhaan." Op 'n dag het daar weer mense gekom en gesien die hoenderhaan is weg. "Waar is die hoenderhaan?" "Nee, hy is vrek van al die baie dankies!"<sup>65)</sup>

Rekeninge van Paarlse wamakers uit die jare 1910-1920 gee 'n goeie aanduiding van pryse van nuwe rytuie en/of herstelwerk. Al die rekeninge was vir werk wat Dirk van Niekerk van die plaas Pontac, Paarl, laat doen het. In 1911 het Thom en Verster die volgende rekening aan hom gestuur :

een paar disselbome ingesit	15/6
4 stekers (lunse of spy)	2/-

In 1912 van dieselfde firma :

een wa-as gelas	10/-
een winkelhaak aan Amerikaanse kar	5/-

Van Lammie Phillips en Fechter :

1 wa herstel	£3
1 wabriek	£1/10

In 1913 van Thom en Verster :

1 disselboom :	20/-
1 draaibord	6/6
2 Amerikaanse wiele gekort	7/6

In 1916 van Thom en Verster :

1 briek aan wa gesit	£1/15/-
kar getap	5/-

Van P.F. de Kock, Ceceliastraat, ook in 1916 :

3 nuwe speke ingesit	6/-
1 nuwe velling ingesit	2/-
3 wabande gekort	15/-
reparasie aan kar	2/6
nuwe voorstel en beslag	£2/15/-
1 nuwe voetskop	2/6
2 trappe gerepareer	1/-
1 klamp op disselboom	5/-
2 disselboomoë	2/6
skamel	3/-
tande	7/6

Van Solomon, Reyneke en Kie. in dieselfde jaar :

trolliewa	£52/10/-
minus ou wa	<u>£18</u>
	£34/10/-

In 1918 van Thom en Verster :

1 yster gelas en gate geboor	3/6 <sup>66)</sup>
------------------------------	--------------------

## 21.0.0 UITLEG VAN GEBOUE

### 21.1.0 Eenmansondernemings

Daar is reeds vermeld dat die wamakersbedryf universeel baie eenders was. By gebrek aan Suid-Afrikaanse bronne is veral Hollandse en Engelse bronne gebruik om 'n beeld van die uitleg van die werkswinkel van eenmansondernemings te skep. Uit die bestudering van talryke advertensies van openbare verkopings van eenmansondernemings in die Paarl kan met 'n groot mate van sekerheid gesê word dat dit 'n getroue weergawe van die uitleg van 'n Paarlse wamaker se werkswinkel was.

Die tradisionele wamakersonderneming was in die reël 'n eenmansonderneming. Die wamaker het sy ambag by sy huis in die agterplaas beoefen.<sup>67)</sup> Alles het dus op sy werf gebeur. Die geboue wat aan die werkswinkel behoort het, het gewoonlik die werf omsirkel. Die hoofgebou het voor gewoonlik groot dubbeldeure gehad sodat die grootste wa met gemak in en uit kon beweeg.<sup>68)</sup> Op die werf sou die gereedskap staan wat wind en weer sou kon trotseer.<sup>69)</sup> Ruimte was altyd beperk terwyl die beligting in die werkswinkel swak was.<sup>70)</sup> Daarom moes die beskikbare ruimte optimaal benut word, want al die verskillende stadiums van wamaak moes in hierdie ruimte plaasvind : van onderdele maak tot die verf van die wa. Die Suid-Afrikaanse wamakers het dié voordeel bo hul Europese kollegas gehad dat die klimaat hier sodanig was dat baie van die werk in die opelug gedoen kon word. In Europa moes die meeste werk onder dak plaasvind a.g.v. die nat klimaat.

Die verskillende ambagslui het dwarsoor die wêreld van hul werkplek as 'n winkel gepraat.<sup>71)</sup> Dié gebruik is in Suid-Afrika gehandhaaf. Daar is dus verwys na die wamakerswinkel, smidswinkel, werkswinkel, ens., en nie soseer na werksplek of werkplaas nie.

### 21.2.0 Wamakersfabrieke

Met die koms van wamakersfabrieke a.g.v. die Industriële Revolusie in die laat 19de eeu het die klem nou op sentralisasie en produktiwiteit begin val. Daarvoor was baie meer ruimte nodig, want die masjinerie het baie ruimte in beslag geneem. Toe die fabrieke in Suid-Afrika in die 1880's ontstaan het, was die Amerikaners reeds baie ver gevorderd op tegnologiese gebied. Hulle was ook veral ingestel op kostebesparing en kwaliteitsverhoging. 'n Spottende opmerking van 'n besoeker aan die V.S.A. illustreer dit : "You have no true coach-builders in the U.S.; those calling themselves such are merchants rather than mechanics, buying their wheels in this place, their springs and axles in that, and their bodies in another - and the carriages then build themselves."<sup>72</sup>) Ook t.o.v. gebouontwerp en -uitleg was hulle ver gevorderd. Sekere vereistes is aan die geboue gestel wat dwarsdeur die wêreld inslag gevind het. Dit was o.a. die volgende :

- (i) Die verskillende meganiese afdelings moet so beplan word dat tyd en arbeid bespaar word.
- (ii) Daar moet geskikte trappe en hysbakke wees.
- (iii) Goeie voorsorg teen brand moet getref word.
- (iv) Soveel moontlik daglig moet ingelaat word, veral in die afdelings wat dit die meeste benodig, bv. die smidswinkels.
- (v) Die verfwinkel moet die beste ligging kry. Dit moet vry van stof, rommel, rook en vlieë wees en genoeg lig, hitte en ventilasie hê.
- (vi) Daar moet 'n aantreklike en doelmatige vertoonkamer wees waarin die rytuie uitgestal kan word.

Die Healy, Williams and Co's New Carriage Factory in die V.S.A. se gebouekompleks van ses verdiepings is met dié vereistes in gedagte gebou. Die gebou is soos volg saamgestel :

- Grondvlak : Kantoor, voorradekamer en rytuigpakhuis.
- Eerstevlak : Afwerkings- en bekleërsafdeling.
- Tweedevlak : Bakwerk-, onderstel- en wielmakersafdelings, wat ook 'n droogkamer vir die droging van tappe voor dit gegom word asook 'n stoomgompot en 'n gaspaneelbuiger ingesluit het.
- Derdevlak : Houtpakkamers asook 'n stoomdroogkamer, naaf=boormasjien en skaafmasjien.
- Vierdevlak : Verf- en skilderafdeling vir onderstelle asook 'n kleurmeng- en pakkamer vir verwe.
- Vyfdevlak : Verf of skilderafdeling vir die skilder van rytuigbakke, asook verniskamer.<sup>73)</sup>

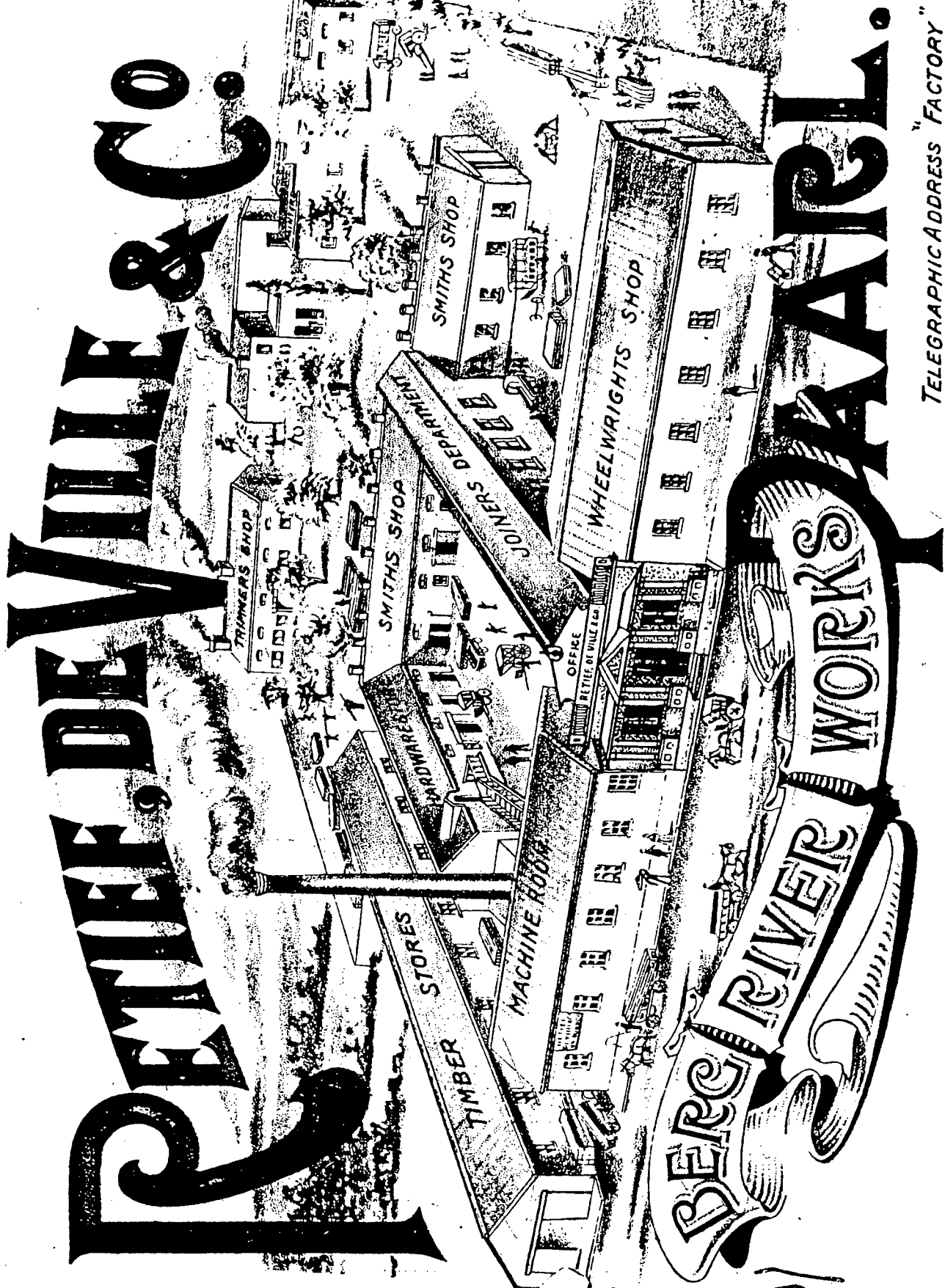
Die Suid-Afrikaanse wamakersfabrieke het nooit tot hierdie vlak van gebou-uitleg gevorder nie. In dieselfde tyd toe bg. Amerikaanse fabriek opgerig is, het 'n breedvoerige beskrywing van P.B. de Ville en Kie. van die Paarl se nuwe wamakersfabriek in Die Patriot verskyn. Hierdie firma was een van die eerstes wat masjienkrag ingespan het om hande-arbeid te verlig en dus aan die fabrieksgedagte uiting te gee. Die beriggewer van Die Patriot skryf : "Di fabriek, wat bekend is onder di naam van 'Berg Rivier Werke', is gelege in di Noorder Paarl op 'n heel aangename plaas, omringd deur pragtige eikebome. Altesame staan daar nou 'n 10 of 12 tal grote gebouwe, waarvan 'n paar dien as woonhuise ver di bestierders en werkslui. Di eerste gebou wat 'n mens inkom is di masienkamer waarin 'n 12 tal masiene an di werk is. Dit word alles an gang gehou deur 'n stoommasien van 12 perdekrag en 'n stoomketel van 16 perdekrag ...Met één woord gesê di affaire is komplete en alles gaat so netjies en gou terwyl di menigte masiens rondom en onder en bo werk en raas (ja, di geraas is om 'n mens dol te maak) dat dit 'n wonder lyk dat di affaire ni deurmekaar loop. Langs di masienkamer wat self 'n groot en magtig vertrek is kom 'n mens in 'n kamer 100' lank, waarin eienlik di regte werkwinkel is. Hier word di werk van di masienkamer in mekaar gesit. 'n Groot aantal werkslui is hier besig.

Die masienkamer en di werkswinkel vorm di twe sye van 'n groot binneplaas waarvan di derde kant ingeneem word deur di smids=winkels waar di rytuige kompleet van al hulle ysterwerk versien word. An die vierde kant van di binneplaas is party voorraad=kamers waar allerhande materiale soos oli, spykers, skroewe, vere, ens. in grote hope geberg word. Dan is daar twe pakhuise vir di klaargemaakte karre en waens ... Di rytuie word bekle en geskilder by di fabriek ... Hoewel daar so 'n menigte rytuie alle weke weggestuur word, is daar hout genoeg voorhande om, sonder 'n nuwe voorraad, ver twee jaar te hou ... Di solders is dan ook almal opgepak met 'n groot voorraad vellings, nawe, speke, klaar wiele in mekaar gesit, en alles wat daar ver 'n wa of kar nodig is. Dan is bo-op die stoomkamer 'n vertrek waar di hout reg gedroog werd."<sup>74</sup>)

Uit hierdie beskrywing kan ons aflei dat die volgende geboue en ruimtes by 'n Paarlse wamakersfabriek in die 1880's aanwesig was :

- (i) Woonhuise vir die bestuurders en werkslui
- (ii) 'n Masjienkamer waarin die stoomaangedrewe masjinerie gebruik is
- (iii) 'n Stoomkamer vir die kragopwekkers
- (iv) 'n Werkswinkel
- (v) 'n Binneplaas
- (vi) Smidswinkels
- (vii) Voorraadkamers
- (viii) Twee pakhuise vir die klaarvervaardigde produkte
- (ix) Solders
- (x) 'n Droogkamer



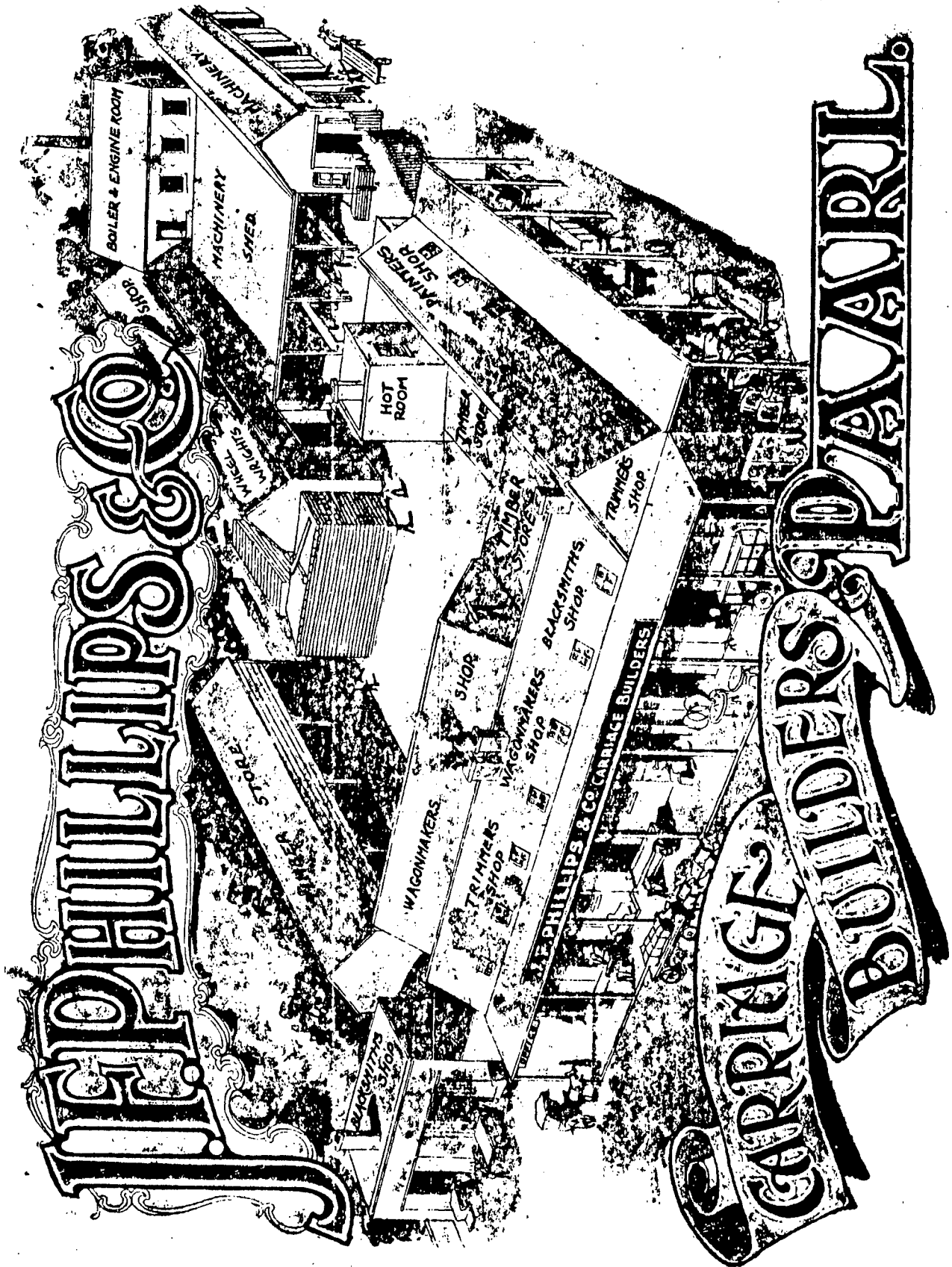


Voorblad van die Paarlse wamakersfirma Retief de Ville en Kie., se katalogus.

In die vroeë 20ste eeu het die firma Retief, De Ville en Kie. 'n katalogus uitgegee waar die gebouekompleks op die voorblad afgedruk is. Die geboue het uit die volgende bestaan :

- (i) 'n Kantoor. Hierin is die administrasie behartig.
- (ii) 'n Ketelkamer. Die ketel wat die nodige stoomkrag vir die masjinerie verskaf het, het hier gestaan.
- (iii) 'n Masjienkamer waarin al die nodige masjinerie gestaan het.
- (iv) 'n Bakmakerswinkel of skrynwerkerswinkel waar die bakke van die karre en die bokke en stelle van die waens gemaak is.
- (v) 'n Wielmakerswinkel.
- (vi) 'n Smidswinkel
- (vii) 'n Skilderwinkel.
- (viii) 'n Bekleërswinkel.
- (ix) Pakhuise vir die klaarvervaardigde produkte.
- (x) Pakhuise vir die houtvoorraad.
- (xi) 'n Pakhuis waarin die ysterwerk en gereedskap geberg is.
- (xii) 'n Droogmaakkamer of stoomkamer vir die droging van hout.
- (xiii) 'n Binneplaas.<sup>75)</sup>

Die ander groot wmakersfirma van die Paarl, J.F. Phillips en Kie., het ook op die voorblad van sy katalogus 'n afdruk van sy fabrieksgeboue getoon. Die fabriek het 'n hele straatblok beslaan. Die kantoor het aan Lady Greystraat gegrens. Die klaarvervaardigde produkte het meestal onder die bome voor die fabriek in Lady Greystraat gestaan vanwaar dit stasie toe geneem is.<sup>76)</sup> Die res van die geboue het bestaan uit twee smidswinkels, twee



Voorblad van die Paarlse wamakersfirma J.F. Phillips  
and Co. se katalogus.

wamakerswinkels, drie houtpakhuisse, twee bekleërswinkels, 'n skilderwinkel, 'n wielmakerswinkel, 'n ketelkamer, 'n droogkamer, 'n masjienkamer en 'n masjienafdak bestaan.<sup>77)</sup>

Thom en Venter se fabriek was een groot gebou wat 'n halwe straat-blok beslaan het. Daarin was die verskillende afdelings vir hout- en ysterwerk. Die buitegeboue het die verfwinkel, tuie-makery en pakhuisse gehuisves.<sup>78)</sup>

Gribble, bekende fotograaf van die Paarl, het in die vroeë jare van die 20ste eeu 'n stel foto's van L. Weinthroe se Huguenot Carriage Works geneem. Daaruit blyk dat die fabrieksgeboue om 'n oop vierkant opgerig is. Dit was 'n groot dubbelverdiepinggebou met 'n sinkdak. Aangrensend was daar 'n klompie sinkgeboue waarin hout gebêre kon word. In die middel was 'n groot binneplaas wat as werkplek en as hout- en rommelpakplek gedien het. Die skoorsteen van die stoomketel wat die masjinerie van stoomkrag moes voorsien, is prominent. Die solders, grofsmids- en skrynwerkerswinkels kan ook uitgeken word.<sup>79)</sup>

Dit is dus duidelik dat die wamakersfabrieke van die Paarl tamaai ondernemings was wat beplan is om 'n groot produksievermoë te hê. 'n Mens wonder in hoeverre die Amerikaanse voorskrifte vir geboue-uitleg gevolg is. Ons weet wel dat J.P. Retief, een van die vennote van Retief, De Ville en Kie., die V.S.A. twee maal besoek het.<sup>80)</sup> Heel moontlik sou dit gewees het om by die Amerikaners te gaan kers opsteek.

## 22.0.0 INRIGTING VAN GEBOUE

In Suid-Afrika is nie veel bekend van hoe die wamakers hul werkplekke en later die fabrieksgeboue ingerig het nie. Daarom sal 'n nadere blik op Hollandse, Engelse en Amerikaanse wamakerswinkels gewerp moet word om ook 'n beeld van die plaaslike inrigting van die geboue te probeer kry. Sover moontlik is die hele opset met nog lewende Suid-Afrikaanse wamakers bespreek en is museums se wamakersuitstallings besigtig. Weer eens word daardeur die universele karakter van die wamakersbedryf beklemtoon.

Daar is reeds vermeld dat die tradisionele wamaker 'n beperkte ruimte tot sy beskikking gehad het waarin hy sy werk moes verrig. Dit het meegebring dat elke moontlike ruimte maksimaal benut moes word om terselfdertyd genoeg plek vir die wa in aanbou te laat. Van die gereedskap soos die slypsteen, wielplatform, ens., het buite op die werf 'n staanplekkie gekry. Waar goeie beligting nodig was, is die werk dan ook buite gedoen, want die werkswinkels was in die algemeen swak belig.<sup>81)</sup> Dit was net die grofsmid wat nie van baie lig gehou het nie. Sy tradisionele uitspraak was dat "the sunshine put his fire out" omdat dit die kleur en algemene voorkoms van die vuur verander het.<sup>82)</sup>

Die wamakerswinkel het dubbeldeure gehad sodat die waens maklik in en uit kon beweeg. Die werksbanke was teen die mure om soveel ruimte as moontlik in die middel vir die wa te hê.<sup>83)</sup> Die werksbanke moes ook goeie beligting hê. As 'n venster ontbreek het, het die werksbank naby die deur gestaan.<sup>84)</sup> Op die werksbank is bankskroewe vasgesit. Dan was daar 'n skaafbank waaraan 'n houtskroef vas was. Alle geboë stukke wat nie plat op die skaafbank kon lê nie is daarin vasgeklem. Die skaafbank het 'n laai gehad waarin klein stukkies gereedskap gebêre is.<sup>85)</sup>

Bo die werksbank en skaafbank is die gereedskap op rakke teen die mure gerangskik; dit is die gereedskaprak genoem.<sup>86)</sup> Die skawe is ook op rakke bo die skaafbank geplaas. Daar was



verder beitelrakke waarin die beitels van klein tot groot gerangskik is. Aan spykers het die kruishoute, hamers, sae, booromslae, ens., gehang. Die boorpunte is in 'n plank met gate gebêre. Die hele agterkant van die werkswinkel was met houtvorms of modelle behang. Daar was ook aan die agterkant 'n kas waarin die verf, lynolie, ens., vir die skilderwerk gebêre is; dit is wanneer daar nie 'n afsonderlike skilderswinkel was nie. Dan was daar in die een hoek 'n houtdraaibank met beitels wat daarby hoort. Dit is o.a. gebruik om nawe mee uit te draai.<sup>87)</sup> Die wielstoel, 'n sterk lae stoel met 'n oop sitting waarop die wiel neergelê kon word, wielput, wat in die grond ingebou is en waarin die wiel tydens die vervaardigingsproses geplaas is, het dadelik die aandag getrek. Dit het sentraal gestaan en moes goeie beligting hê. Ander stukke wat voorgekom het, was die kapblok waarop wêre en speke reg gekap is, en twee tot drie pare bokkies waarop die wa-onderstel kon rus.<sup>88)</sup> Daar moes genoeg laaie wees waarin die skroewe en spykers gebêre is.<sup>89)</sup>

'n Deur aan die agterkant het na die houtpakkamer gelei, hoewel die solder ook in 'n groot mate as pakruimte vir hout en -onderdele gebruik is. Die saagpunt was meestal onder 'n aparte onderdak langs die houtpakkamer.<sup>90)</sup>

Die werkswinkel moes boonop voorsiening maak vir smids-, bekleed- en skilderwerk, hoewel dit in 'n afsonderlike kamer of onder 'n afdak kon gewees het. In die smidswinkel is die vuurherd en blaasbalk in die een hoek geplaas met die aambeeld en tangrak gerieflik naby. 'n Vormyster (mandrel) waarop ysterringe gerond is, 'n ysterskroef, bore en ander smidsgereedskap was byderhand. Daar was ook 'n balie met water en 'n emmer sand. Buite sou die waterput, wielplatform en misvuur gewees het waarin die waband rooiwarm gemaak is voordat dit oor die wiel getrek is. Met die koms van masjinerie soos die bandbuigmasjien sou dit ook 'n prominente plek in die smidswinkel gekry het.<sup>91)</sup>

Die skilderwinkel moes verkieslik in 'n eie vertrek gehuisves word, want dit moes stofvry wees met goeie ventilasie. Daarin sou bokkies waarop die wa-onderstel of die kar se bakwerk kon rus, 'n kas met die verf, werksbanke en rakke vir die kwaste teen die muur gewees het.<sup>92)</sup>

Dit was belangrik dat al die gereedskap en ander stukke 'n vaste plek in die werkswinkels het. Dit moes snags net so gou as bedags gevind kon word. Die werkswinkels moes dus altyd netjies en aan die kant wees. Daarom is Saterdaggaande altyd opgeruim en uitgegee. Alles moes goed onderhou word.<sup>93)</sup>

### 23.0.0 DIE SAMESTELLING VAN DIE WA EN KAR

Die bespreking van die wamaker in bedryf sou onvolledig wees as 'n beskrywing van die wa en kar nie ook gegee word nie. Dit is veral van nut in latere hoofstukke as die materiale, gereedskap en konstruksiemetodes bespreek word.

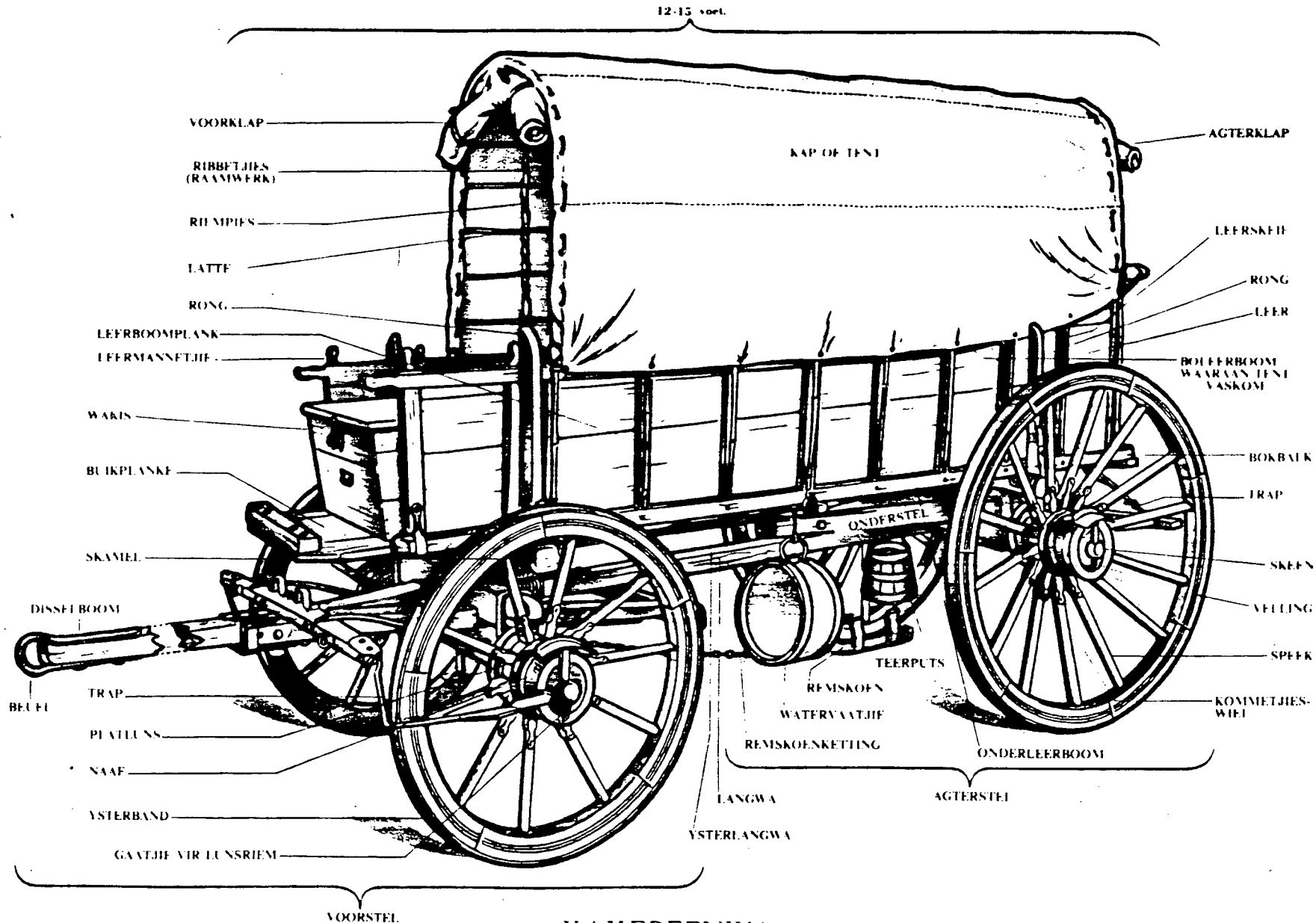
#### 23.1.0 Die wa

Die konstruksie van die wa het deur die eeue oral in die wêreld min verskil. Die vorm van die wa het wel geringe wysiginge ondergaan. In Suid-Afrika het die kakebeenvorm van die bostel, soos van Nederland geërf, in die eerste eeue algemeen voorgekom. Eers na 1860 is dit met die bok- of transportwavorm vervang toe die lere vir relings moes plek maak sodat 'n groter vrag gedra kon word. Die name van die wa-onderdele, waarvan die meeste ook uit Nederland geërf is, het grotendeels dieselfde gebly, hoewel nuwe name met die verandering in vorm en nuwe uitvindings na vore gekom het. Die kakebeenwa word eerste bespreek waarna die veranderinge aan die beurt kom.

##### 23.1.1 Die kakebeenwa

(Sien tekening op volgende bladsy)





GETEKEN NA 'N VOORBEELD IN DIE Nasionale  
Kultuurhistoriese en Opeeligmuseum,  
Pretoria.

## KAKEBEENWA

MET VRIENDELIKE MIDWERKING  
VAN DIE TRANSVAALSE MUSEUM

Die wa het basies uit 'n bo- en onderstel bestaan. Die onderstel kan weer in die voor- en agterstel verdeel word.

(a) Die bostel

Bok of buik : Die gedeelte waarop die vrag gelaai is. Dit kan ook as die vloer van die wa beskryf word.<sup>94)</sup>

Buikplanke : Lang planke tussen die bokbalke of onderleerbome en wat die vloer van die wa gevorm het. Klampe, ook genoem dwarshoute, draers en draaghoute, het die planke van die buik vas langs mekaar gevoeg. Die middelste van die klampe (daar was gewoonlik vyf) het weerskante uitgesteek. Aan hierdie ente is ysterbande vas wat bo-oor die boonste leerbome gebuig het. Dit het verhinder dat die buikplanke in die middel sak. Die buikplanke het voor en agter 'n entjie verby die onderleerboom gesteek sodat die drywer plek vir sy voete kon hê en om opklim te vergemaklik.<sup>95)</sup>

Karet : Daar is verskillende spelvorme, soos koret, keret, karret en korret. Volgens G.H. van Rooyen is die woord ontleen aan die Romeinse carreta wat 'n ligte waentjie was, maar volgens die Woordeboek van die Afrikaanse taal is dit moontlik dat dit kom van die dialekties-Nederlandse kret, 'n soort krat, met die betekenis van 'n voor-of agterskot van latwerk aan die boerewa, veral die agterskot wat neergelaat kan word. By die wa het dit die betekenis gehad van 'n smalle-rige, gefatsoeneerde dwarshout wat die agterpunt van die boleerbome verbind het om dit stewig vas te hou. In die Paarl is die hele bak van die wa (buik plus leerbome) die karet genoem.<sup>96)</sup>

Leer : Aan albei kante van die wa was 'n leer. Voor was dit ongeveer twee voet hoog en van die derde of vierde skei van agter het die leer met 'n boog boontoe geloop sodat dit hier ongeveer drie voet hoog was. Aan hierdie kenmerkende vorm van die lere het die wa sy naam ontleen omdat dit na die onderkakebeen van 'n bees of perd gelyk het. Die twee balke aan die bo- en onderkant van die leer is die boleerboom en onderleerboom genoem. Die onderleerboom het ook as bok=stuk, bokbalk, bokplank en draagbalk bekend gestaan. Leerskeie is op gereelde afstande vertikaal tussen die twee leerbome aangebring. Die voor- en agter=skeie het 'n paar duim bokant die boleerboom uitge=steek. Hierdie uitsteeksels is mooi afgewerk en is leermannetjies, oortjies of hotnotjies genoem. Die leer is met planke toegemaak. Dit was net so lank as die bok van die wa. Die naam leerwa is ook aan die kakebeenwa gegee weens die lere wat dit gehad het. Die latere transportwaens het relings i.p.v. lere gehad. Die relings word later bespreek.<sup>97)</sup>

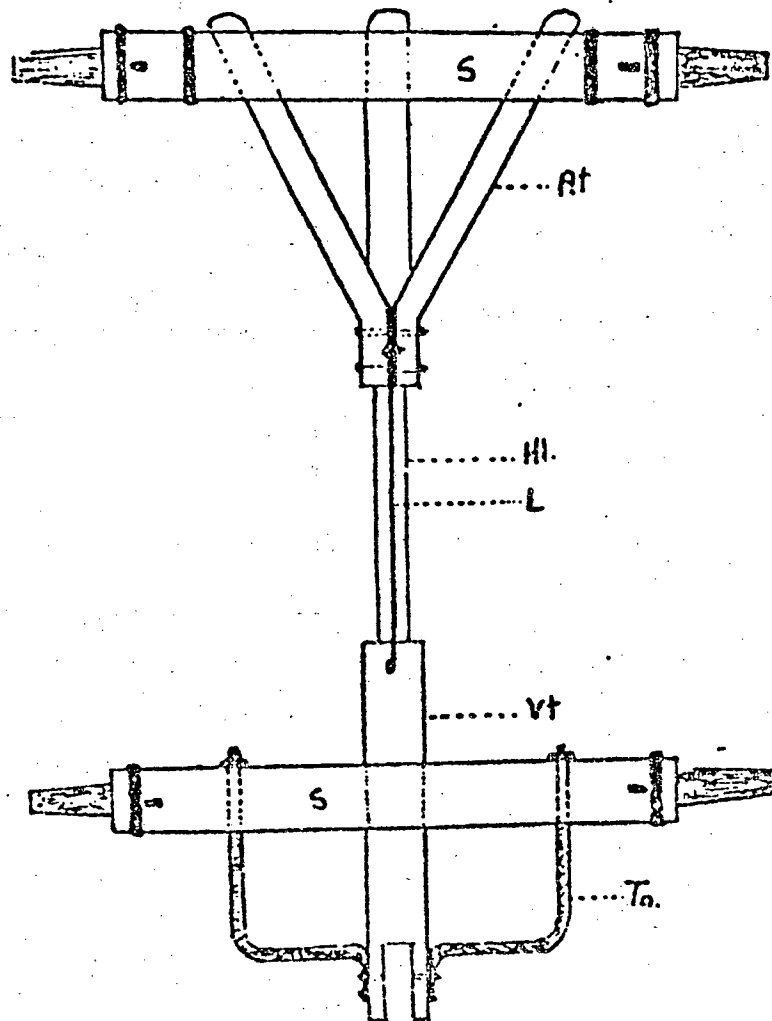
Rong : Regopstaande, afgewerkte hout wat aan die buitekant van elke skamel ingedryf is. Die ronge het die lere gesteun en gekeer dat die bostel, wat op die los onderstel gelê het, heen en weer skuif.<sup>98)</sup>

Tent : Die kakebeenwa het 'n voltent gehad. Die latere bokwaens het meestal 'n halftent gehad. Die tent kon ook verwyder word sodat die wa oop was, afhange van die gebruik. Die raamwerk van die tent het uit ongeveer vyf geboë latte bestaan. Die latte is in die lengte met dwarslatte, ribbetjies genoem, verbind. In die middel bo het 'n dikker lat, die gording, geloop. Dit het gehelp dat die water makliker afloop. Om die voor-en agterboë is soms gras gevleg om die skaaf van die seil teen te werk. Die raamwerk is vroeër ook soms met biesiematjies of matjiesgoed bedek. Later is waterdigte seil of olieseildoek gebruik. Bo-oor hierdie be=

dekking het wit seildoek gekom. Die tent het 'n voor- en agterklap gehad. Die tent was korter as die wa om voor 'n oop ruimte te laat waar die drywer kon sit.

Wakis : Dit het as sitplek vir die drywer gedien en is net voor die tent geplaas. Dit is ook 'n voor=kis genoem.<sup>99)</sup>

(b) Die onderstel



Die onderstel van kakebeenwa

- S = skamel
- At = agtertang
- Hl = houtlangwa
- L = ysterlangwa
- Vt = voortang
- Ta = tangarms

Lb = leerboomplanke  
Bp = buikplank  
S = Skamel  
B = Bed  
Vab = voorasboom  
Skb = skamelband  
L = gat vir langwa  
A = as  
Mb = moelband  
Sb = stropband  
V = gat vir voortang  
R = rong

A diagram of a tapered rod with a square hole. The rod is labeled  $I$  at the left end and  $A_s$  on the right. The hole is labeled  $l_q$  at the left end and  $s$  in the middle. The rod is shown in cross-section, with the hole being square-shaped.

I. As met skeen van bo  
gesien

s. = skeen  
lg. = lunsgat



## II. Syaansig van skeen

Die wiele het om die as gedraai. Die as was deel van die voorasboom, 'n dik blok tussen die voor- en agteras. Die as en voorasboom is uit een stuk hout gemaak. Die as was afgeskuins na die punt om te voorkom dat dit maklik breek. 'n Plat ysterband in die vorm van 'n U gebuig, die skeen, het die as onder en bo versterk en sodoende verhoed dat dit afslyt. Deur die omgebuigde punt van die skeen is 'n gat, die lunsgat, gemaak. Die luns, ook steker genoem, was 'n ysterpen met 'n kop. Die platluns

het 'n ronde, plat kop gehad. Dit is deur die lunsgat gestee om te verhoed dat die wiel uitval. Die luns het 'n lunsriempie deur 'n gaatjie aan die onderpunt gekry om te keer dat dit uitval. Om verder te verhoed dat die wiel uitval en ook dat die bus van die wiel nie die luns uitvreet nie, is 'n plat ring tussen die naaf van die wiel en die luns geplaas. Dit is 'n lunsplaat, stootskeen, of lunswasser genoem.

Asbed : Ook net die bed genoem. Dit is 'n dik houtbalk wat op die voorasboom gerus en met stropbande daaraan geheg is. In die bed is 'n gat gemaak waarin die houtlangwa gepas het. Die gat was groot genoeg sodat die langwa daarin kon beweeg as die wa gekrink word. Daar was ook twee gate aan weerskante daarvan waarin die tangarms van die voortang vasgesit is. In die middel van die bed was 'n gat wat terselfder-tyd deur die skamel en voorasboom gegaan het en waarin die skamelbout gekom het.<sup>100)</sup>

Disselboom : 'n Paal van 18vt. lank en 7dm. dik. Voor aan die punt het 'n beuel, 'n ysteroog, gekom. Wanneer die osse ingespan is, is die agterosse en die trektou aan die beuel van die disselboom gekoppel.<sup>101)</sup>

Ewenaar: By perdewaens is 'n houtdwarsbalk net onder die voetskop voor oor die voortang aangebring. Dit is die ewenaar genoem. Hieraan het die swingels gehang. Die trap, ook genoem schoentjies, is ook hieraan bevestig.<sup>102)</sup>

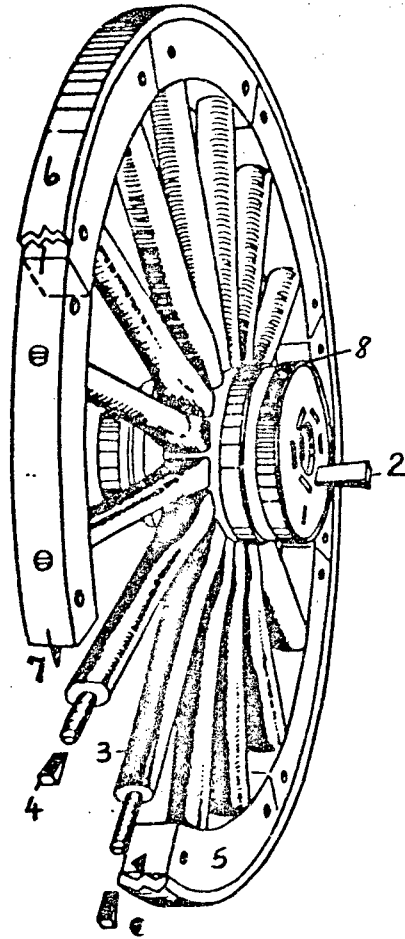
Skamel : 'n Dik houtbalk waarop die buikplanke gerus het. Aan die ente het die skamel dunner geword. Daar is die ronge ingelaat. Om te keer dat die skamel nie bars as die rong ingelaat word nie, is om elke punt van die skamel 'n ysterband aangebring wat die

moel- of muilband geheet het. Die skamel rus op die asbed. Aan die onderkant van die skamel is 'n plat ysterband, genoem die skamelband, vasgeklank, asook aan die bokant van die bed. Hierdie twee ysterbande moes verhoed dat die skamel en bed afslyt as die wa krink. Die skamel wat deel van die voorstel gevorm het, is die voorskamel genoem.<sup>103)</sup>

Voorasboom; (Vgl. as) : Die dik balk waaraan die asbed geheg is. Die ysterbande waarmee die voorasboom en bed bevestig is, is stropbande genoem.<sup>104)</sup>

Voortang : By die ossewa 'n vierkantige balk met aan die een punt 'n groot tangbek, ook tong genoem, waarin die disselboom met 'n disselboombout vasgekom het. en aan die ander punt 'n kleiner tangbek of tong waarin die houtlangwa m.b.v. 'n langwabout geheg is. Die voortang loop deur 'n gat in die bed. Die tangbek het bestaan uit twee tangbene of -wange wat met 'n ysterband, die kalfie, verstewig is sodat dit nie kon oop bars nie. Die voortang is met tangarms verstewig. Die ystertangarms is aan die voortang m.b.v. die disselboombout en aan die voorasboom bevestig. Die voortang van die perdewa het van die voortang van 'n ossewa verskil deurdat by eersgenoemde die voortang uit twee los balke bestaan het wat deur die voorasboom en bed geloop en dan daaragter met 'n boogvormige balk aan mekaar verbind is. Die boogvormige balk kom onder die houtlangwa. Op hierdie balk is 'n ysterband vasgeklank, en dit het oor 'n ysterband onder aan die langwa beweeg. Dit het verhoed dat die hout wegslyt.<sup>105)</sup>



Voorwiele :

1. Naaf
2. Wig
3. Speek
4. Speekwig
5. Velling
6. Waband
7. Driekantige plaatjie
8. Naafband

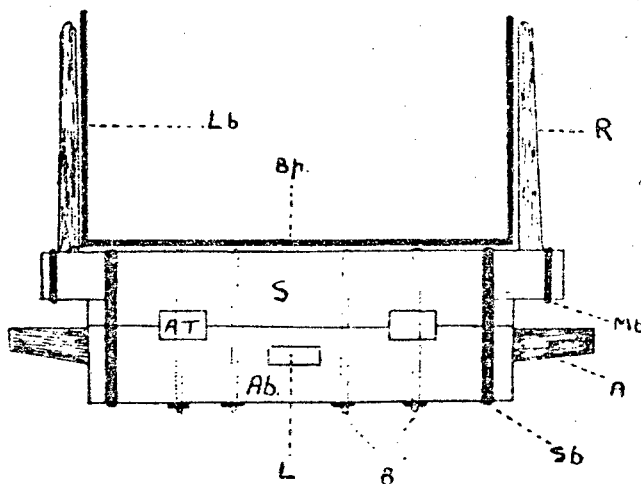
Die deursnit van die voorwiele was  $3\frac{1}{2}$  vt. Die wiel het die vorm van 'n bak of piering gehad met die bolkant na binne. Dit is as kommetjie-vormig beskryf. Daar is ook gepraat van "uitgeholde wiele". Die skottelvorm van die wiel was nodig om die sand en modder weg te laat val sodat die as beskerm kon word; om groter drakrag aan die wiel te gee; om die sporing verder uitmekaar te kry sodat die wa nie so maklik sou omval as die vrag topswaar is nie; en om veerkrag aan die wiel te gee. Die wiele het bestaan uit die naaf, ook speekkussing genoem, naafbus, speke (waarvan die voorwiel tien gehad het), vellings en waband. Lg. is ook loopband of wielband genoem en was van yster. Die naaf het twee naafbande aan weerskante gekry, dus vier altesame. Dit moes verhoed dat die speke die naaf laat bars. Die agterste naafband is die

smeerband genoem omdat dit met ghries gesmeer is. Die voorste naafband is die kopband genoem. Die naaf het twee buste gehad wat elk tot in die middel van die naaf geloop het. Latere wawiele het 'n deurlopende naafbus gekry.<sup>106)</sup>

Die voorstel is met die agterstel d.m.v. die langwa verbind. Daar was twee. Die houtlangwa het in die voor- en agterasboom vasgekom. Dit was 'n dik, vierkantige balk. Aan die bokant van die houtlangwa het die ysterlangwa geloop. Dit het dus as 'n verdere verstewiging gedien.<sup>107)</sup>

Die agterstel het bestaan uit die :

#### AGTERAS VAN VOOR GESIEN



- Lb = leerboomplanke
- Bp = buikplank
- S = skamel
- Ab = agterboom
- B = boute deur skamel en agterboom
- L = opening vir langwa
- Mb = moelband
- A = as
- Sb = stropband
- AT = opening (gat) vir agtertang
- R = rong

Agterboom (vgl. voorasboom en as): Die asbed het by die agteras ontbreek. Die agterboom is aan die agterskamel m.b.v. stropbande en boute bevestig. Dit het 'n opening vir die houtlangwa gehad.

Agterskamel (vgl. skamel) : Die agterskamel het op die agterasboom gerus.

Agtertang : Dit het die agteras stewig gehou sodat dit nie skuins beweeg nie. Dit het uit twee balke bestaan wat aan die houtlangwa bevestig is en in die agterasboom en -skamel ingelaat is.

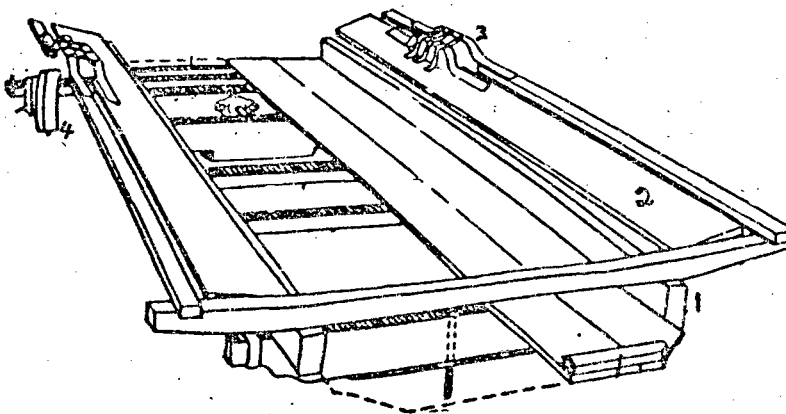
Agterwiele : (vgl. voorwiele) : Die agterwiele was groter, nl. 5 vt. in deursnee. Dit het veertien speke gehad. Een van die naafbande kon in sommige waens 'n stopperband wees waarop die stopper gewerk het.<sup>108)</sup>

Trap (ook rooster genoem): Het agter aan die agterasboom vasgekom en het gedien as trap, maar ook om kookgerei op vas te maak.<sup>109)</sup>

### 23.1.2 Veranderinge in latere waens.

Die grootste verandering in die bostel van die wa was die vervanging van die lere met relings of reëls wat plat of skuins na buite gelê het om sodoende die wa se laai- en dravermoë te vergroot. Relings het die bokwaens e.a. waens wat vir transport- en plaaswerk gebruik is, gekenmerk. Baie meer yster is in dié wa gebruik.

#### (a) Die bostel



1. Bokbalk
2. Reling
3. Vleuels
4. Briek

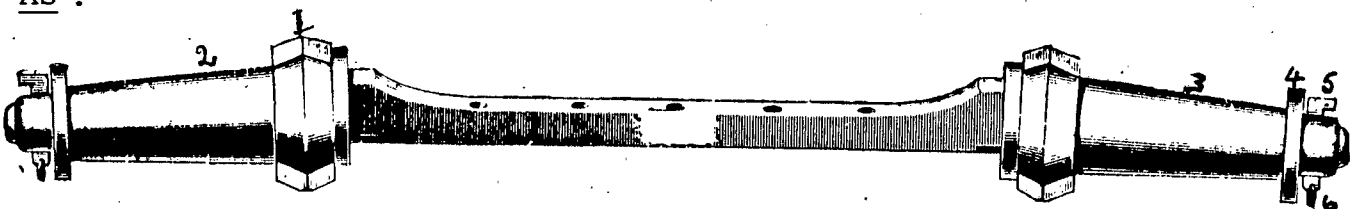
Die bostel van die wa het soos volg verander :

Die onderleerbome is met bokstukke of bokbalke van 18 vt. by 9 dm. by 3 dm. vervang. Die bokstuk het die lengte van die wa bepaal. Dit is met 'n lang, plat yster, die raam=yster versterk. 'n U-bout waaraan die bokarm, ook genoem relingyster of ysterklamp, vasgesweis is, het oor die bokstuk gekom. Op die bokarms is die relings bevestig. Dit kon balke of planke wees. Die bokarms is verder deur 'n ysterrelingstut of -elmbog gestut. Bo die agterwiele is die relings onderbreek of verhoog deur geboë ysterbande te span. Dit is vleuels, modderskerms of wolarms genoem. Die drywer het voor op die bok 'n bankie gekry waarop hy gesit het. Dit is ook 'n gesit genoem. Die bakvormige gedeelte wat sommige waens na die agterkant gehad het, is 'n kajuit genoem.<sup>110)</sup> Indien 'n tent op die wa geplaas is, was dit 'n halftent. Daar was wel nog waens wat 'n voltent gehad het, maar dit kon verwyder word. Hierdie voltentwaens het egter hul relings behou.

(b) Die onderstel

Die belangrikste veranderinge in die onderstel was :

As :



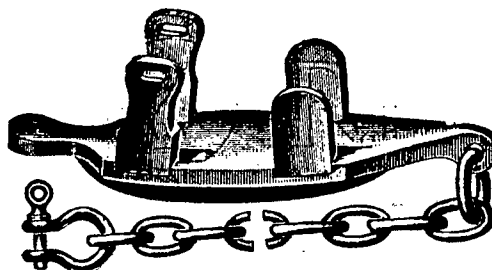
ghriesas : 1. bors 2. asarm 3. bus 4. flens 5. lunspen 6. lunsriem

Die houtas het sekere tekortkominge gehad. Dit het die wa se dra vermoë beperk, en as die wa te vinnig getrek is, kon dit aan die brand slaan. Daarom was die ysteras 'n groot verbetering wat groter dra vermoë en sterker wiele tot gevolg gehad het. Die ysteras het teen die einde van die 18de eeu verskyn. In 1795 is die Mailpatent-

as deur John Besant gepatenteer. Die as is sō genoem omdat die Hoofposkantoor in Engeland daarop aangedring het dat alle poskoetskontraakteurs hierdie aste vir hul rytuie moes gebruik. Hierdie as, asook die latere Collinge-as, is meestal in karre gebruik. Die ysteraste vir waens het aanvanklik met die houtas ooreengekom. Dit het bestaan uit die asarm, flens, bors, luns en lunsriem. Dit het as die ghriesas bekend gestaan. Verskillende diktes aste het voorgekom. Die gewone dikte was 3dm., maar vir swaar transportwaens is aste van 3½dm gebruik.

Met die koms van ysteraste het die voorstel verander. Die skamel is behou. Daaronder is die skamelbord, ook genoem slytbord, draaibord of draaibordskamel, aangebring. Dit is die onderdeel wat die wa kon laat krink. Die skamel werk teen die skamelbord as die wa krink. Tussen die twee was die skamelplaat wat gehries is om die wa makliker te laat krink. Die skamelbord rus op die skamelbed, wat weer op sy beurt met boute aan die ysteras bevestig is. Die skamelbout of skamelpen het dwarsdeur die skamel tot by die as geloop.<sup>111)</sup>

Briek of rem :



Remskoen

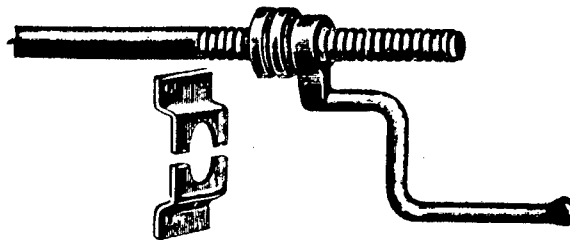
Dit het vroeg in die geskiedenis duidelik geword geword dat die trekdier nie alleen die rytuig kon rem nie. Die eerste tipe rem was eenvoudig

'n paal of wig wat voor die wiel geplaas is. Later het die Romeine kettings aan die wa vasgemaak met 'n haak aan die een punt wat om 'n speek gehaak is. Hierdeur is die wiel verhinder om te draai.<sup>112)</sup> Dit is met die remskoen opgevolg, eers van hout, later van yster. Dit is met 'n ketting aan die wa vasgemaak. Die remskoen, aan die ketting vas, is voor die agterwiel geplaas sodat die wiel daarop kon loop en dan verder sleep.<sup>113)</sup> Dit is interessant dat die reisiger Burchell se wa as remskoen 'n boomstomp van 2vt. lank en 8dm. dik gebruik het. Daarin was 'n groef so breed soos die velling en dit is met 'n riem aan die wa bevestig. Die remskoen is tot in die 20ste eeu nog gebruik.<sup>115)</sup> Ander maniere van rem in die pionierstye in Suid-Afrika was o.a. om swaar takke agter die wa te haak, of om mense met lang rieme wat aan die wa gekoppel is die wa te laat terughou. Die agterwiele is terselfdertyd vasgeketting. Die Voortrekkers moes tydens hul trek na Natal in 1838 die Drakensberge oorsteek. Met die afgaan, nadat die waens met groot moeite na bo geneem is, is die agterwiele afgehaal. Die voorwiele is vasgeketting. Soms het 'n ketting om die velling en speek gekom. Dit was 'n minder geslaagde metode van rem.<sup>116)</sup>

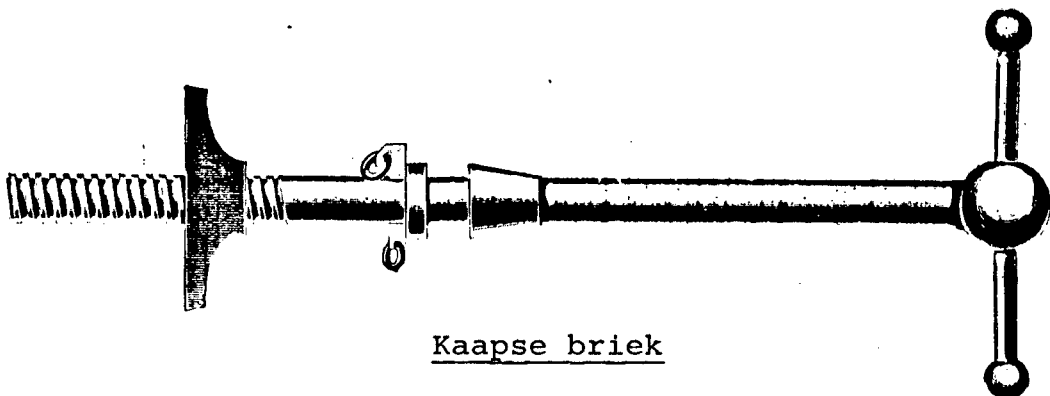
Teen 1830 het die rem bestaande uit 'n blok wat op die agterwiele druk sy verskyning in Europa gemaak. Dit is aanvanklik net vir private rytuie gebruik. Die rem is m.b.v. 'n ysterpen waarin draad gesny was, vasgedraai. 'n Pedaalrem is sedert die 1860's gebruik. Toe die voordele van hierdie tipe rem vir die veiligheid van trekdier en mens duidelik geblyk het, het dit voor die einde van die 19de eeu algemeen in gebruik gekom.

Daar is basies drie soorte remme ontwikkel : skroef-, hefboom- en pedaalarmme.<sup>117)</sup>

In Suid-Afrika het die blokrem op die agterwiele van waens in die sestigerjare van die 19de eeu verskyn. Plaaslik is nuwe modelle ontwerp.



Natalbriek



Kaapse briek

Daar was die Natalbriek wat bestaan het uit 'n briekyster wat aan die een kant gedraad is en wat aan 'n vaste, kort balk gehaak is. Die briekyster loop deur 'n beweegbare, lang briekbalk waaraan die briekblokke bevestig is. Die briekbalk word vorentoe gestoot m.b.v. 'n handvat wat op die briekyster draai. By die Kaapse briek is die lang briekbalk vorentoe getrek i.p.v. gestoot.<sup>118)</sup> Die briek van die Grahamstadter-bokwa het nie 'n slinger gehad nie. Daar was 'n gat deur die briekyster waarin 'n los yster met twee koppe gekom het. Hierdie yster het as hefboom gedien. Carel Gustav Wilhelm Voigt, 'n ingenieur van die



Paarl, het die Voigtpatent-rem gemaak. Dit was baie gewild en is vir 2/6 stuk verkoop. Die trekhefboom was 'n plat yster met kepies in. In Worcester is die Jacobspatent-rem gemaak. Dit was 'n baie goeie, maar duur rem. Dit het £2 gekos. Dan was daar ook nog die Kingspatent-rem of Kings=briek, wat deur ene mnr. King van Durbanville gemaak is, en Hickleyspatent-rem.<sup>120)</sup>

Die oumense het meestal van 'n briek gepraat. Die verskillende soorte was die agterbriek, draai=briek of handbriek, wat met 'n slinger gewerk, het, skopbriek of voetbriek wat met 'n voetpedaal gewerk het, en die voorbriek wat met 'n slinger van af die voorbankie gewerk het.<sup>121)</sup>

Die briek het bestaan uit :

Briekbalk : 'n Dik houtpaal wat dwars agter die wa kom en waaraan die briek=blokke bevestig is. Dit is ook 'n briekhout genoem.<sup>122)</sup>

Briekblok : 'n Dik houtblok waarvan die een kant op die wiel sleep as die briek aangedraai word. Dit is aan die briekbalk bevestig. Die briekblok is van 'n sagte hout gemaak. Dit het dus nie baie lank gehou nie. Vir ligte rytuie is later rubberbriekblokke gebruik.<sup>123)</sup>

Briekkas : 'n Reghoekige ysterraamwerk wat dwars onder die bok van die wa deurloop. Die briekbalk kon hier=in skuif.

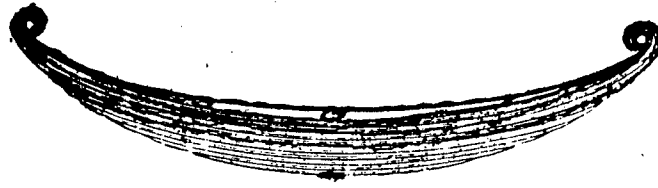
Briekslinger : Dit is ook die briekhandvatsel genoem en is net by die agterbriek gekry. Daarmee is die briek vasgedraai.

Briekyster : Dit kon drie betekenisse hê.  
In die geval van die voorbriek kon dit die ysterhandvatsel wees waarmee die briek vasgetrek word. Dit kon ook die lang yster wees wat langs die bokstuk van voor na agter tot by die briekbalk loop. By die agterbriek was dit ook die pen wat vas aan die agterstel kom. Dit is gedraad. M.b.v. hierdie pen word die briekbalk dan met 'n slinger vasgedraai.<sup>124)</sup>

Stopper : In die Oos-Kaap veral het waens 'n stopper gehad. Dit is gebruik om te keer dat 'n wa agteruitloop. Die stopperband het agter om die naaf gekom. Dit het tande gehad wat lyk soos dié van 'n kamrat, net aan die een kant skerp. Die stopper het aan die agter=skamel se kopband vasgekom sodat dit kon skarnier. Teen 'n lang opdraand is die stopper losgehaak sodat indien die osse gaan staan die stopper in een van die tande van die stopperband kon inhaak en die wa kon hou. Dit het die osse 'n blaaskans gegee. Die stopper het 'n kenmerkende tik-geluid gemaak as dit losgehaak en die wa aan die beweeg was.<sup>125)</sup>

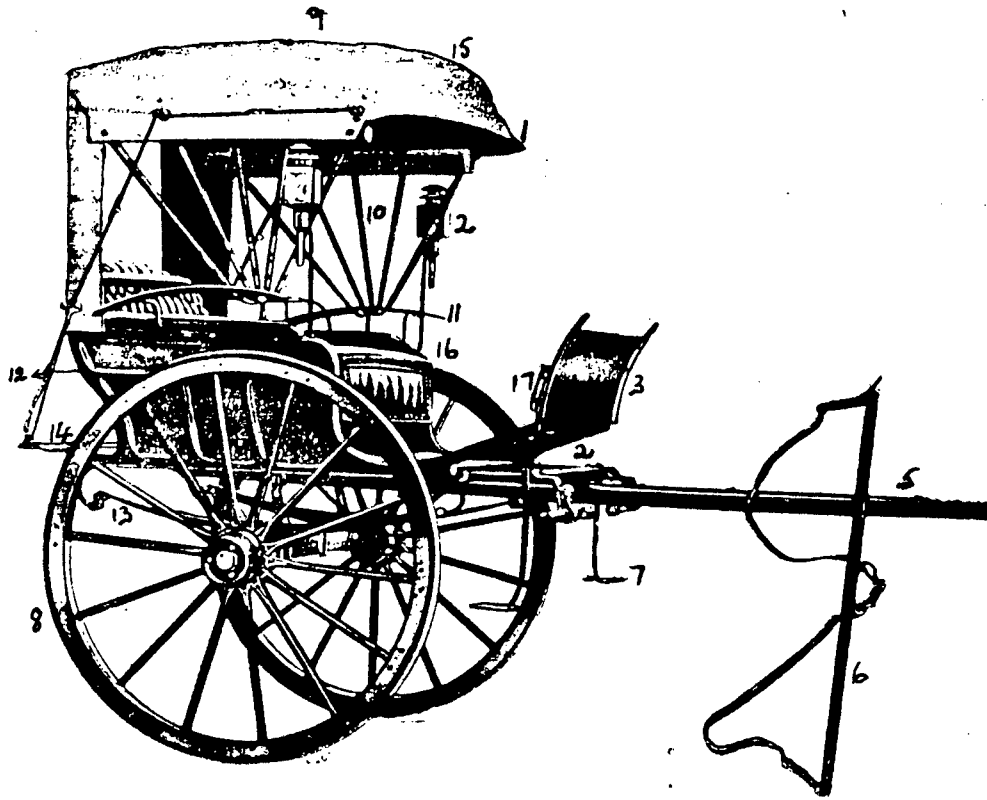
Valsblokkie : Het net agter die briekblok gekom. Die briekbalk druk dus eers hierop sodat dit weer die briekblok druk.<sup>126)</sup>

Veer :

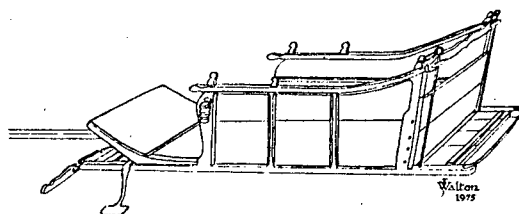


Waëns het in later jare ook vere gekry sodat hulle sagter kon ry. Dan is van sulke waens as veerwaens gepraat. Die molwa, trolliewa en die ligter plaaswaens het altyd vere gehad.

### 23.2.0 Die Kar



- |             |                 |              |
|-------------|-----------------|--------------|
| 1. Sonskerm | 2. Karlamp      | 3. Spatbord  |
| 2. Voetskop | 5. Disselboom   | 6. Draaghout |
| 7. Trap     | 8. Wiel         | 9. Kap       |
| 10. Kaparm  | 11. Modderskerm | 12. Sypaneel |
| 13. Veer    | 14. Karet       | 15. Boog     |
| 16. Bankie  | 17. Koker       |              |



Die kapkar was naas die bokkiekar die vernaamste tweewielry= tuig wat in Suid-Afrika gebruik is. Daarom sal daar op die konstruksie hiervan klem gelê word.

Die kar kan verdeel word in 'n onderstel, bak en kap.

23.2.1 Die onderstel

As :



Mail-patentas



Collinge-patentas

In die vroeëre karre is die ghriesas of smeeras, wat ooreenstem met dié van die wa, gebruik. In Europa het reeds teen die einde van die 18de eeu

verbeterde aste verskyn. Dit het selfsmeerbuste gehad wat dit onnodig gemaak het om dikwels te smeer. Die mailpatentas is reeds vroeër genoem. Dit het in Suid-Afrika ook bekend gestaan as die mail-as of die Kingspatent-as. Die rede vir lg. naam is nie duidelik nie. Die ander baie gewilde as was die Collinge-patentas. In Suid-Afrika het die Boere daarna verwys as die Coller- of Collins-as. Daar is ook na bg. aste as patentaste verwys om dit te onderskei van die smeer- of ghries-as.<sup>127)</sup> Hierdie aste, soos ook die ghriesas, is ingevoer. Dit is nooit in Suid-Afrika vervaardig nie. Dit het eers teen die einde van die 19de eeu in Suid-Afrika in algemene gebruik gekom. Waarom dit so lank geduur het voordat dié aste hier gebruik is, is ook nie duidelik nie. Dit is moontlik dat die aste eers jare nadat dit gepatenteer is, vervolmaak is en dat die verbeterde aste toe in Suid-Afrika inslag gevind het.

'n Makliker manier waarop tussen die mail- en collinge-as onderskei kon word, was dat by e.g. drie moere buite op die voorkant van die naaf sigbaar was, terwyl lg. 'n koperdop gehad het. Die bus van die mail-as was van gietyster en het akkuraat op 'n parallelle asarm, wat gegroef was om die olie te versprei, gedraai. 'n Skouerstuk of kraag is aan die as gesweis. Eers is 'n los flens daaragter geplaas. Deur hierdie flens is drie gate geboor waardeur drie lang naaf=boute gestee is. Die bonte het deur die naaf geloop en is met moere voor vasgedraai. 'n Skermplaat en leerwaster is tussen die kraag en naaf geplaas. Die as het twee buste gehad. Die voorste bus is vergroot om as oliereservoir te dien. Dit moes die ander bus van olie voorsien. 'n Koperplaat voor aan die naaf het die buste bedek. Die oliereservoir kon m.b.v. 'n oliepypie hervul word sonder om die wiel

uitmekaar te haal. Die drie boue of flens moes dus eers ingee voordat die wiel sou uitval.<sup>128)</sup>

Die collinge-as was basies dieselfde as die mailas in sover dit net so veilig was en albei die olie van voor na agter in die bus kon deurwerk, maar in die Collinge-as was die hoofoliereservoir 'n groot, hol dop wat oor die ent van die bus geskroef is. Die olie is d.m.v. 'n groef in die bus na die middel van die bus gevoer. Die flens en leerwaster was tussen die naaf en kraag. Die middelste gedeelte van die asarm is verder vir ongeveer 2cm. ietwat vernou om 'n verdere oliehouer te verskaf. Voor by die bus is twee moere ingedraai. Die eerste een was 'n groot kopermoer, 'n krop genoem, en is gevolg deur 'n kleiner een wat in die teenoorgestelde rigting ingedraai is om sodoende die wiel te sluit. Dit kon ook nog 'n spy kry. Aanspraak is gemaak dat 'n Collinge-as vir 5 000 myl kon ry sonder dat dit aandag of versiening nodig gehad het.<sup>129)</sup>

Die as tussen die twee asarms kon in verskillende diktes verkry word. Dit kon ook verskillende vorms hê. Daar was reguit, vierkantige, gekrukte en geronde aste.<sup>130)</sup>

Daar is dikwels 'n houtbalk, genoem houtas, asbak, valsas of peul, bo-op die ysteras geplaas om vir nog groter stewigheid te sorg. Dit is m.b.v. 'n houtas- of valsaskloutjie van yster bevestig.<sup>131)</sup>

Disselboom : Dit was 'n houtpaal van 15 vt. lank en 4½ dm. dik wat in die middel van die bak onder teen die buik met disselboomkloue oorlangs vasgesit is. Dit het gewoonlik tot aan die agterkant van die bak deurge-loop. Die disselboom is op die plek waar die draaghout daaraan raak met leer oorgetrek om slytasie te

voorkom en die klop geluid wanneer die perde draf, te demp. Voor aan die punt van die disselboom is die beuel, meestal 'n ysterdop met 'n kram aan weerskante of 'n ysterkram met twee los ringe, aangebring. Aan hierdie kramme is die borsrieme van die tuie vasgegespe. Die disselboom van 'n kar was dus dieselfde as dié van 'n wa, net ligter en met groter veerkrag aangesien dit 'n groter gewig moes dra.<sup>132)</sup>

Draaghout : 'n Houtstaaf van ongeveer 4 vt. lank en 2 dm. dik waaraan die draaghoutrieme gekoppel is. Lg. het oor die nekke van die perde gekom. Dit het die disselboom gedra.<sup>133)</sup>

Gansnekklou :



Met vier ystergansnekkloue is die bak aan die onderstel bevestig. Die gansnekkloue is onder aan die hoeke van die buikraam vasgesit. Daaraan is die vere met skakelverbindinge gekoppel. Die gansnekklou is ook 'n skrol of koppelstuk genoem.

Swingel : Houtstaaf waaraan die stringe van die tuie vaskom. Dit is met swingelstroppe aan die voorpunte van die draagbome vas en dikwels ook nog met ysterstange of trekysters aan die as van die kar.<sup>134)</sup>

Veer : 'n Samestelling van 'n aantal effe boogvormige, nie ewe-lange staalrepe of blaaie wat van die langste onder tot die kortste bo op mekaar vasgebout is, op so 'n wyse dat hulle in hul lengte t.p.v. mekaar effe kon beweeg. Hoe meer blaaie op 'n veer aangebring is, hoe sterker was die veer. Daar is gewoonlik van 'n drieblad- of vyfbladveer gepraat.



Die veer is m.b.v. 'n veerklou op die as bevestig. Tussen die veer en as is 'n veerblokkie, ook genoem skokblok of rubberbuffer, aangebring. Die veer is m.b.v. 'n gansnekkou aan die bak bevestig. Die syvere het aan die kante van die kar gekom. Om die kar nog sagter te veer, kon 'n dwarsveer aan die agterkant onder die bak aangebring word. Die elliptiese of dubbelveer is meestal by spaiders e.a. vierwielrytuie gebruik.<sup>135)</sup>

Wiel : Die kar het twee groot wiele gehad. Dit het uit dieselfde onderdele as 'n wawiel bestaan, maar was ligter.<sup>136)</sup>

### 23.2.2 Die bak

Die bak of kajuit van 'n bokkie of oopkar het presies soos dié van 'n kakebeenwa gelyk, behalwe dat dit minstens die helfte korter was. Dit het dus dieselfde onderdele as 'n wa gehad. Die kapkar se bakvorm was ook basies reghoekig, maar het sy-en agterpaneel gehad wat aan die anderkant ingebuig kon wees. Die bak van die kapkar het dus bestaan uit :

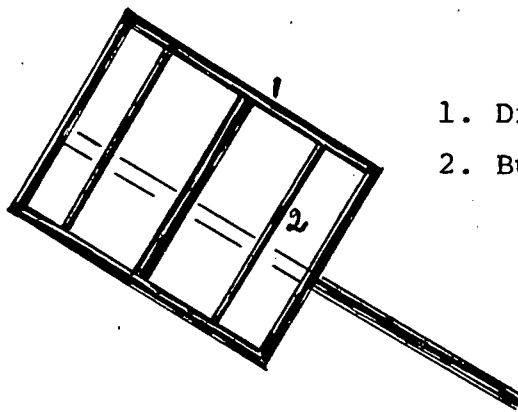
Agterskot : Die agterpaneel wat die agterkant van die bak afgesluit het. Dit was onderlangs ingebuig terwyl dit bolangs hoër as die lere of sypaneel was om 'n rugleuning te vorm.<sup>137)</sup>

Armleuning : Was van yster en hoër as die leerboom. Dit is met leer oorgetrek en het as armleuning gedien vir die mense wat op die agterste bankie gesit het. Die ystervoet van die armleuning wat aan die leerboom vas was, is die armleuningstander genoem.<sup>138)</sup>

Bank : Die agterbankie van 'n vierplaas-kapkar was terselfdertyd ook 'n kis. Die kis is gevorm deur 'n breë plank van sowat 'n voet breed voor die agterskot oor die hele breedte van die bak aan te bring. Op die

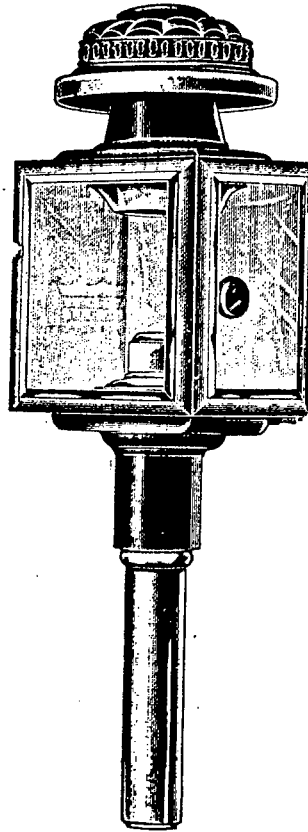
kis is 'n verdere breë plank met skarniere vas= gesit om as deksel van die kis en as sitplek te dien. 'n Entjie voor die agterbankie waar die sylere begin, is nog 'n breë plank aangebring om as voorbankie te dien. Die een helfte daarvan kon opklap om in- en uitklimmery te vergemaklik vir die mense wat agter gesit het. Daarom was dit ook as 'n opslaanbankie bekend. Hierdie bankie kon vorentoe of agtertoe skuif om te help om die kar te balanseer. Die bankie het op sitreëltjies d.w.s. dwarshoutjies teen die kante van die bak geskuif. Op die bankies is kussings van leer, opgestop met klapperhaar, geplaas. Die gedeelte van die bak bokant die bankies is ook aan die binnekant met leer bekleed en opgestop.<sup>139)</sup>

Buik :

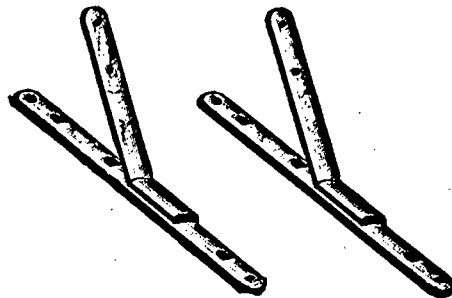


1. Draagboom
2. Buikbalke of klampe

Is saamgestel uit twee parallelle sybalke wat as draagbome bekend was en met mekaar verbind is d.m.v. 'n aantal dwarsbalke. Hierdie dwars= balke het bekend gestaan as buikbalke, draers, klampe of weesboompies. Daar was gewoonlik vier en hulle is aangedui as die agter-, middel-, naasvoor- en voorklamp. Die draagbome en klampe het dus 'n raamwerk gevorm. Dit is met buikplanke toegemaak om as vloer te dien.<sup>140)</sup>

Karlamp :

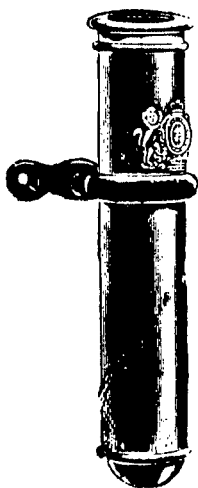
Ook 'n latern genoem. In Europa het dit eers c. 1800 verskyn. Voorheen moes mense met 'n fakkel te perd vooruit ry. Dit is aan die buitekant van elke leer in 'n ysterstander met 'n breë, horisontale ring bo-aan geplaas. Dit kon ook bokant die modderskerms in ysterstanders kom. Elke kar het gewoonlik twee lampe gehad. Die ligbron was meestal 'n stukkie kers, en in die karige lig kon die drywer darem 'n paar treë ver sien.<sup>142)</sup>

Knie :ysterknieë

'n Entjie voor die lere is op elke draagboom 'n houtknie met 'n wye hoek vasgebout. Hieraan is

die voetskop bevestig. Aan die voorste ente van die houtknieë is weer 'n paar ysterknieë bevestig waaraan die spatbord gekom het. Die knieë van hout en yster het uit twee stukke bestaan wat 'n sekere hoek met mekaar gevorm het.

Koker :



'n Silindriese houertjie wat regop aan die regterkant van die spatbord bevestig is. Daarin het die drywer sy peits staangemaak as hy dit nie gebruik het nie.

Leer :

'n Stewige raamwerk bestaande uit twee parallelle balkies, die style genoem, aan mekaar verbind deur 'n aantal dwarsbalkies, die skeie, sodat die konstruksie gelyk het soos 'n hout leertjie wat op sy sy lê. Die ruimtes tussen die style is met paneelwerk toegemaak. Dit is sypaneel genoem. Die boonste styl is ook 'n leerboompie genoem.<sup>143)</sup>

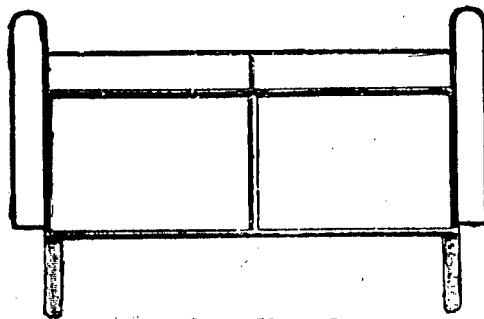
Modderskerm :

'n Dun, gewoonlik gebuigde plat plank wat bokant elke wiel op die hoogte van die borand van die bak aan 'n ysterarm oorlangs vasgesit is. Dit moes belet dat modder wat deur die wiel opgegooi word, in die kar beland. Die modderskerms het

ook bekend gestaan as modderskeppe of wiens, afgelei van die Engelse wings. Die yster waar= mee dit aan die bak geheg is, is dan 'n wiensyster genoem. Die spatbord het ook as 'n modderskerm bekend gestaan.<sup>144)</sup>

Reënskerm : Ook 'n apron genoem n.a.v. die Engelse term. Dit was 'n waterdigte seil wat opgerol aan die onder= kant van die spatbord geplaas is. As dit reën, kon dit opgetrek word. Dit het 'n klein venster= tjie gehad waardeur gekyk kon word.<sup>145)</sup>

Spatbord :



spatbordbeslag

Dit is ook 'n desbord, n.a.v. die Engelse dash= board, of modderskerm genoem. Dit was 'n breë, dun plank, soms 'n stuk leer, wat voor aan die ysterknieë bevestig is. Aan die spatbord is ysterrelings aangebring wat bekend was as die spatbordbeslag. Dit het bestaan uit 'n stang wat aan die kant van die regopstaande gedeelte van die ysterknieë aangebring is en as hand= vatsel vir die passasiers kon dien, en 'n hori= sontale stang bokant die spatbord tussen die knie-ysters wat ook as leiselreling gebruik is. Die spatbordbeslag het byna van kar tot kar in vorm en afwerking verskil. By duurder modelle was dit sierlik afgewerk. Die spatbord is ook splesbord of splitbord n.a.v. die Engelse splashboard genoem.<sup>146)</sup>

Trap : Aan die voorste hoeke van die buikraam is twee ystertrappe vasgebout vir die in-en uitklim. Die boonste trap is ook 'n skoentjie genoem. Trappe is altyd ingevoer en kon pragtig afge-  
werk wees.<sup>147)</sup>

Voetskop : Ook 'n voetplank genoem. Dit was 'n breë plank wat horisontaal oor die breedte van die bak op die skuins opstaande gedeeltes van die hout-  
knieë bevestig is. Dit het as vastrapplek vir die voorste passasiers gedien.<sup>148)</sup>

### 23.2.3 Die\_kap

Die kap moes die passasiers teen reën en sonhitte beskerm.

Boog :

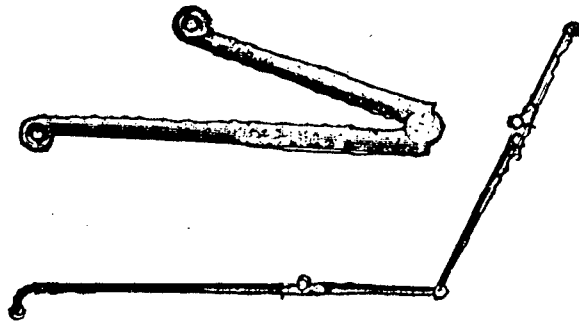


vingers

Daar was vier tot ses houtboë, agter mekaar geplaas. Dit het reguit bene of standers gehad. Die voet van elke been is aan 'n vinger, ook kapvlerkie genoem, vasgeskroef. Die vinger was 'n smal ysterstrook wat dikwels verchrom is. Al die vingers aan dieselfde kant van die kap

was skarnierbaar vas aan 'n gemeenskaplike bout aan die borand van die bak en kon derhalwe waaievormig van mekaar af wegbeweeg.<sup>149)</sup>

Kaparm :



Om die afslaanbare kap in opgeslane stand te hou, is buite aan elke sykant van die kap twee ysterarms, genoem kaparms of elmboë, elk bestaande uit twee of meer dele met knieverbindings, aangebring. Een van die arms, die langste, strek van die boonste agterhoek van die bak skuins opwaarts tot by die naasagterboog (by 'n tweesitplaaskar) of tot by die middelste boog (by 'n groter kar). Die lang arm, ook deur sommige mense die been genoem, hou die kap in vertikale rigting op, terwyl die ander arm, van die bopunt van die lang arm tot by die voorste boog, die kap in horisontale rigting gestrek hou. Wil 'n mens die staande kap afslaan, druk jy met die een hand in die waai van die arm totdat dit knak, en met die ander hand druk jy die boë van vooraf agtertoe teen mekaar totdat almal met die seil tussen hulle ingevou, op mekaar agter op die rugleuning van die bak lê en so vasgegespe word.<sup>150)</sup>

Seil :

Waterdigte seildoek is bo-oor die raamwerk van boë gespan en op die hoeke van die dak aan die boë vasgespyker. So 'n spyker het as 'n drieka bekend gestaan. Die naam kom van die afkorting 3K vir koperkoepelkopspyker. Twee vertikale

stroke wat bo aan die borand van die bak vas is, bedek die agterste hoeke van die kap en tot sowat tien duim aan weerskante daarvan blywend. Oor die res van die sye en die agterkant word reghoekige stroke met die boonste rande permanent aan die boë vasgespyker, terwyl hulle onder met knoopspykers aan die borand van die bak en op die sye langs met werwelknope of tentgespes aan die hoekstroke vaskom. Hierdie stroke, bekend as die syklappe en agterklap, kon losgemaak en opgerol word. Alle seilwerk is aan die binnekant met 'n sagte en smaakvol gekleurde weefstof, genoem kapvoering, uitgevoer sodat die boë nie sigbaar is nie. Die seil het aan die agterkant 'n venstertjie gehad waardeur 'n mens na agter kon sien.

Sonskerm :

Dit was 'n smallerige seilstrook wat na sy punt toe nog smaller loop en met die een lang kant die voorste boog vasgespyker is. Die ander lang kant is aan 'n boogvormige ysterstang waarvan die ente kon skarnier, vasgewerk. Die ysterstang was aan die kapboog vas. Dit het as sonskerm vir die voorste passasiers gedien en kon na willekeur gelig of laat sak word.<sup>151)</sup>



## 24.0.0 MATERIALE

### 24.1.0 Hout

#### 24.1.1 Verkryging, saag en droogmaak van hout

Daar is reeds gewys op die gebrekkige houtvoorsiening aan die wamakersbedryf in die 18de eeu wat die bedryf genoodsaak het om hout in te voer. Hierdie tendens het in die 19de en 20ste eeu voortgeduur. Dit is vererger deur die vinnige ontwikkeling van die bedryf gedurende die 19de eeu. Veral na die ontdekking van goud en diamante en die gevolglike industriële ontwikkeling wat Suid-Afrika beleef het, is groter eise aan die inheemse bosse gestel.<sup>152)</sup> Die staat moes noulettend waak dat bosse nie uitgeroei en die reserwes uitgeput word nie. Daarom kon net 'n sekere hoeveelheid hout in 'n seisoen gekap word. Die wamakers moes dus hul tekorte d.m.v. invoere aanvul. Hout is veral uit die V.S.A. en Australië ingevoer. Teen 1903 is byna die helfte van die hout wat in Suid-Afrika gebruik is, ingevoer. Dit was nie net omdat inheemse hout nie beskikbaar was nie. Die hout was nie altyd geskik vir spesifieke onderdele nie. Stinkhout het bv. goed met ingevoerde hout vergelyk, maar het maklik vertrek as dit in planke van drie duim dik gesaag en dadelik gebruik is. Dit moes drie jaar weggepak word voordat dit geskik vir wamakery was. Stinkhout het ook ongeveer 10/- per kub. vt. meer as Amerikaanse essehout gekos.<sup>153)</sup>

Die wamakersbedryf as synde een van die grootste nywerhede in Suid-Afrika, was altyd een van die vernaamste verbruikers van inheemse hout. Die bome van die Amatolaberge in die Oos-Kaap wat ongeveer 26 300 ha. beslaan het, het alleen ongeveer 340 000 kub. meter hout gedurende die negentig jaar voor 1941 aan die wamakersbedryf gelewer. Hiervan was 67% geelhout, 25% wahout, 3% nieshout en 5% ander houtsoorte. Nie veel van hierdie bosse het oorgebly nie.<sup>154)</sup>

In Engeland en Holland moes die wamaker 'n goeie kennis van hout hê. Hierdie kennis het hy gedurende sy opleiding gekry deur gereeld die meesterwamakers te vergesel as hulle die hout gaan uitsoek en koop het. Die Engelse wamakers het self na

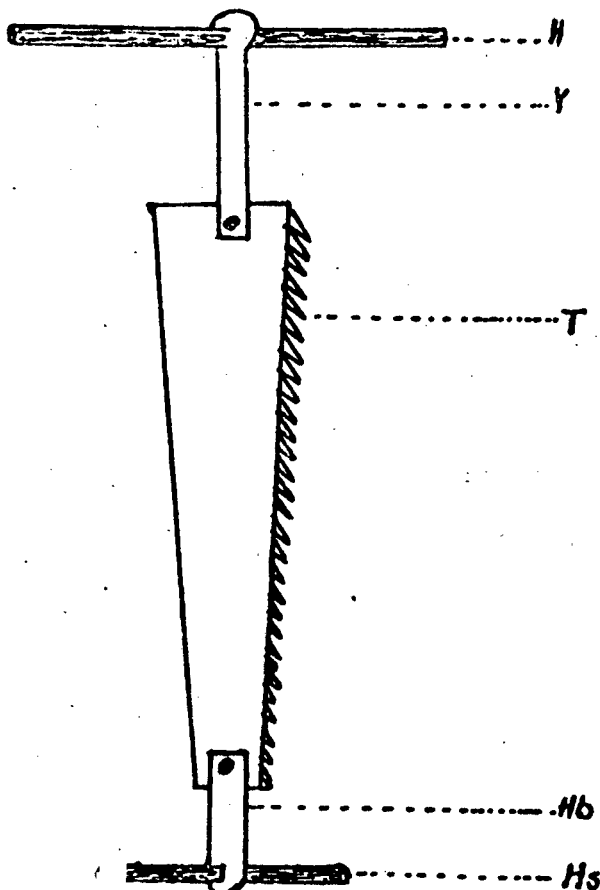
die houtbosse gegaan waar die bome uitgesoek en onder hulle sorg gekap en opgesaag is. Dit was 'n moeilike taak om die regte bome uit te soek wat alleenlik met ondervinding bemeester kon word. Hulle kon deur net aan die hout te vat en daarna te kyk, vasstel of dit reg of ongeskik, swak of groen was. Die wamakers van Holland het houtverkopings bygewoon waar stamme opgeveil is.<sup>155)</sup> Die Suid-Afrikaanse wamakers het in die algemeen ook 'n goeie kennis van hout gehad. Die meeste van die groot wamakers van die Paarl het verkies om na Knysna te gaan om daar by houtverkopings hulle hout uit te soek. Dit moes volgens hulle voorskrifte opgesaag word. Die kleiner wamakers het in die Paarl by houtverkopings of by die groter wamakersfabrieke hulle hout gekoop. Hulle het dit sorgvuldig uitgesoek, want die hele bedryf het gestaan of geval by die kwaliteit van die materiaal. Die goeie naam van die wamakers was op die spel.<sup>156)</sup> ✓

Die wamakers kon natuurlik ook klaar vervaardigde onderdele by die saagmeulens en ander groot houtmaatskappye soos Thesen en Kie. koop. Dit was meestal nawe, speke, vellings en planke. Hierdie maatskappye het teen die begin van die 20ste eeu van die modernste masjinerie gebruik gemaak. Thesen en Kie. se speekdraaibank kon 1 500 speke per dag uitdraai.<sup>157)</sup>

Die metode om die boomstompe in planke op te saag, was in Engeland, Holland en Suid-Afrika dieselfde. Dit kon terstond na die afkap van die boom in die bos of op die wamakerswerf gedoen word, m.b.v. 'n kuip- of kraansaag. As dit in die bos uitgesaag is, is 'n gat ongeveer ses voet diep en twintig of meer voet lank in die grond gegrawe. Oor die dwarste van dié gat is op verskillende afstande balke geplaas en hierop het die blok gerus. Op die wamakerswerf was altyd so 'n saagput waar die stompe gesaag is. Die planke moes dan uit die stomp uitge-meet word. Dit is soos volg gedoen: Bo, voor en agter is 'n keep in die blok gekap en 'n lyn is styf oor die lengte van die blok deur die kepe gespan. Die lyn is met houtskool, potswartsel of kryt gesmeer. Die styfgespanne lyn is dan in die middel gelig en skielik laat los. Uitdrukings soos "om die lyn te skiet of te slaan" is hiervoor gebruik. Die swart of wit reguit

streep is dan duidelik op die blok afgemerk en hierlangs moes gesaag word. In die deursnee is 'n skietlood gehang en die nodige merk gemaak.<sup>158)</sup>

Twee mense het die kraansaag gehanteer. Die trekker staan bo-op die blok en moet sorg dat reguit gesaag word terwyl die saer in die gat staan. Sy oë is gewoonlik toegebind om te verhoed dat die saagsels daarin kom. Die kraansaag was ong. sewe voet lank. Aan die bokant was dit ong. twaalf duim en onder vier duim wyd. Aan die bokant is 'n yster met 'n keep stewig aan die saag vasgebout. Bo deur die yster was 'n gat waarin 'n houthandvatsel pas. Die onderkant van die saag is van 'n houtblok voorsien wat ook aan die saag vasgebout is. In hierdie blok was ook 'n gat met die handvatsel vir die saer. Die tande wat ong. 'n duim lank was, is na onder gerig. Die trekker trek die saag met 'n voorwaartse beweging na bo en met die opwaartse beweging saag die saag nie. Met die afwaartse beweging van die saer vreet die saag 'n entjie in die hout in. Bygaande skets gee 'n duidelike beeld van hoe 'n kragssaag saamgestel is.<sup>159)</sup>



#### KRAANSAAG

H = houthandvatsel (trekker)

Y = Yster met keep aan saag vasgebout

T = Krom tande, saag met afwaartse beweging.

Hb = houtblok met keep aan saag vasgebout.

Hs = houthandvatsel vir saer.

Die droogmaak van die hout was die wamaker se verantwoordelikheid. In Nederland en Engeland het die wamaker, nadat hy die stompe gekoop het, dit vir 'n jaar lank in die water laat lê. Die onderdompeling is as 'n versterkingskuur gesien. Daarna is dit uitgesaag en vir ong. tien jaar op die solder laat lê om horingdroog te word voordat dit gebruik kon word. As hout nie kurkdroog was nie, kon dit vertrek en was dit ook nie so duursaam nie. In Suid-Afrika is die houtstompe vir minstens drie tot ses maande in die water laat lê sodat die hout kon ont=sout en nie later bars of krimp nie. Sulke "verdronke" hout was nie net sterk nie, maar ook mooi as dit afgewerk is. Die wamakers het dit ten minste sewe jaar laat lê voordat dit ver=werk is. Dit het vereis dat elke wamaker 'n houtpakhuis of sol=der moes hê waar die houtvoorraad sorgvuldig geberg is. Dit is dus duidelik dat dit groot kapitaaluitgawes geverg het om 'n voldoende voorraad hout te hê.<sup>160)</sup>

Die wamakers kon nie altyd wag tot die hout uitgedroog het nie en moes ander planne beraam. Nadat stoomkrag in gebruik gekom het, is die stoom nadat dit die masjinerie aangedryf het met 'n vierduim-pyp na die solder, waar die hout netjies gepak was, gelei. Daar het die pyp op die vloer langs gekronkel voordat dit weer na onder afgevoer is. Die pyp het in 'n metaalhouer geëindig. Die stoom het dan die nodige hitte vir die uitdroog van die hout op die solder verskaf. By die metaalhouer is vel=lings e.a. onderdele wat gebuig moes word, sag gestoom. Harry Solomon, wamaker van die Paarl, het in sy werkswinkel min of meer dieselfde beginsel gevolg. In 'n donker, vensterlose kamer is twee pype met 'n deursnit van ongeveer nege duim langs mekaar gelê. Die kamer het 'n skoorsteen aan die agterkant gehad. Aan die voorkant was 'n oond waarin vuur gemaak is. Die warm lug is dan van die oond af deur die pype na die skoorsteen gelei. Dit het die kamer verhit. Alle onderdele, soos wiele, vellings, speke, ens., wat gedroog moes word, is in dié kamer gepak. In=dien hulle van die onderdele wou uithaal, moes eers gewag word dat die kamer afkoel voordat iemand dit daarin kon waag. Die werkers was altyd 'n bietjie skrikkerig om daar in te gaan om=dat dit so donker was.<sup>161)</sup>

### 24.1.2 Tipes hout gebruik vir die verskillende onderdele.

Die wamakers het vroeg reeds geleer watter houtsoort die geskikste is vir elke onderdeel van die wa of kar. Ons weet gelukkig vandag watter houtsoorte die wamakers vir die verskillende onderdele gebruik het. Prof. G.L.F. Hartwig van die Fakulteit van Bosbou aan die Universiteit van Stellenbosch het houtmonsters van tien Voortrekkerwaens ontleed. 'n Ander navorsers, M.J. Wells, het waens van R. Ballantine en Kie., Keiskammahoek, King William's Town, ontleed. Ook die Suid-Afrikaanse Navorsingsinstituut vir Bosbou in Pretoria doen ontledings. Uit hierdie bronne asook reisbeskrywings en persoonlike mededelings, kan 'n goeie prentjie gevorm word. Ons let eers op die houtsoorte wat vir wa-onderdele gebruik is.

Die wiel: Hout vir die naaf van die wiel moes sag wees omdat die speke daarin gedryf moes word. Dit moes dus kon uitdy. Geelhout is die meeste hiervoor gebruik. In enkele gevalle is ook platkroon, wat in die Transkei, Natal en Transvaal voorkom, wildesering, elm, assegaai en rooi-els gebruik.<sup>162)</sup>

Die speke moes taai, elasties en sterk wees om al die skokke waaraan die wiel blootgestel is, te kan weerstaan. Die hout moes ook 'n fyn tekstuur hê en die draad moes reguit wees om te voorkom dat die speke breek. Die ou wamakers se keuse het op assegaaihout geval, 'n houtsoort wat besonder goed aan bogenoemde vereistes voldoen. Ook kershout, rooi-els, witpeer, stinkhout, wildesering, njarra en taaibos is gebruik.<sup>163)</sup>

Die vellings het die meeste hoofbrekens besorg. As hulle nat geword het, het hulle uitgesit en styf teen die ysterwielband gedruk. In droë, warm weer het die wielband uitgesit terwyl die vellings gekrimp het. Dit het openinge gelaat waarin houtwiel gekap moes word om te voorkom dat die wiel aan stukke breek. Die hout vir vellings moes dus so stabiel moontlik wees en nie neig om te bars nie. Dit moes egter ook nie te hard en onbuigsaam wees nie, anders sou die speke nie lekker daarin vassit nie. Witpeer, rooi-els en vlier is as besonder geskik hiervoor

beskou, maar ook assegaai, selfs boekenhout en stinkhout. Stinkhout is duursaam, sterk en bars nie maklik nie, maar sy nadeel is dat dit oliërig is sodat dit die ysterband maklik laat afglip het. Dit was ook geneig om aan die brand te slaan as die warm ysterband oorgetrek word. Ander houtsoorte wat gebruik is, was waboom en saffraan.<sup>164)</sup>

Ander wa-onderdele : Die algemene vereistes vir die hout van wa-onderdele was dat dit hard, sterk en duursaam moes wees. 'n Hele aantal houtsoorte sou vir elke onderdeel aangewys kon word. Vir die voor- en agterassboom, skamels, bed, langwa en agtertang is ysterhout, assegaai, saffraan, witpeer, stinkhout, sybas en hardepeer in daardie volgorde van voorkeur gebruik. Vir die voortang waarin die disselboom bevestig is, moes 'n swaar, harde en taai hout gevind word wat nie maklik bars of uitskeur nie. Saffraan het besonder goed aan hierdie vereistes voldoen, asook ysterhout en assegaai.<sup>165)</sup> Stinkhout is ook daarvoor gebruik.<sup>166)</sup> Die wakies was byna deurgaans van geelhout gemaak. Die buikplanke kon van geel-, yster-, stink-, grein-, populier, witsse-, keur-, pruim of rooidennehout gemaak gewees het, terwyl die leerboomplanke en relings ook van geel-, peer-, populier- en ysterhout gemaak is.<sup>167)</sup> Vir die ronge is dikwels assegaai-, soms ook stink- en ysterhout gebruik; die onder- en boeleerbome en leerskeie was van stinkhout, en die bokbalke van populier-, swart- en stinkhout.<sup>168)</sup> Die tentboë was meestal van jong stinkhout, soms ook witstinkhout en essehout.<sup>169)</sup> Hierdie houtsoorte het uitstekende buigeienskappe. Die kapribbetjies kon van rooidennehout of geelhout wees.<sup>170)</sup>

Die disselboom moes hard en swaar, maar ook veerkragtig en taai wees. Hiervoor is in die ou dae gewoonlik jong bome uitgesoek. Verskillende houtsoorte het hiervoor in aanmerking gekom, o.m. ysterhout, assegaai, kershout, karee, saffraan, rooipeer en doringhout. Die meeste disselbome was egter van ysterhout.<sup>171)</sup> Die dwarsbalke en ewenaar was van yster- en stinkhout.<sup>172)</sup>



Vir remskoene is sagte maar taai soorte soos kafferboom, kiepersol en without gebruik,<sup>173)</sup> ook doringhout,<sup>174)</sup> populier en vaderlandswilger.<sup>175)</sup> Remblokke was van ysterhout of kafferboom.<sup>176)</sup> Jukke is gemaak van platkroon, stinkhout, wildekastaiing, keur, boekenhout, witstinkhout, taaibos, assegaai, swartbas- en doringhout.<sup>177)</sup> Vir jukskeie is witysterhout as die beste beskou, hoewel olienhout, wildekastaiing, ysterhout, stinkhout, witstinkhout, assegaai e.a. harde en sterk houtsoorte wat 'n mooi afwerking gee, ook gebruik is.<sup>178)</sup>

Ingevoerde houtsoorte wat in Suid-Afrika gewild was, was Australiese okkerneuthout (hickory) vir disselbome, vellings, nawe, die onderstel van die wa, bokbalke, relings en kapstanders, asook Amerikaanse okkerneuthout vir karvellings. Amerikaanse iephout is ook gebruik.<sup>179)</sup> Oregon pine uit Amerika is gebruik vir buikplanke, relings, bokbalke en relingplanke.<sup>180)</sup>

Essehout was baie geskik vir die maak van gereedskap.<sup>181)</sup>

Interessantheidshalwe kan sekere houtsoorte vermeld word wat in Engeland en Holland gewild was vir sekere onderdele. Vir die wiel is in Engeland meestal eikehout vir die speke en esse-, iep-, eike- en bloekomhout vir die vellings gebruik, terwyl iephout vir die nawe gewild was. Vir die raamwerk van die wa is essehout gebruik.<sup>182)</sup> In Holland is die naaf van die wiel van iephout, en die speke en vellings van eike- of akasihout gemaak.<sup>183)</sup>

#### 24.2.0 Yster

Yster het in die 19de eeu baie gewild geword en is vir vele doeleindes gebruik. In veral die bou- en wamakersbedryf het dit in baie gevalle hout en koper as materiaal vervang. Dit hang saam met die Industriële Rewolusie van die 19de eeu. Die gewildheid van yster was so groot dat hierdie materiaal vandag as sinoniem met hierdie eeu beskou word. Engeland was sedert die 18de eeu toonaangewend in die wêreld wat die voor-

uitgang in tegnieke vir ystervervaardiging betref. Veral smee-  
yster het onder hulle leiding baie verbeter sodat Engelse smee-  
yster hoog aangeskrewe by smede was.<sup>184)</sup>

Die groot gewildheid van yster het tot 'n hoër produksie daarvan  
gelei sodat reeds in 1832 die prys van Engelse yster aan die  
Kaap begin daal het toe die aanbod die aanvraag begin oorskry  
het. Handelaars aan die Kaap het dit vir Rds.7 en Rds.5 per  
100lb geadverteer.<sup>185)</sup> In 1841 het J.W. Stuckeris van Strand-  
straat 36, Kaapstad, geadverteer dat hy teen Rds.9 per 100lb  
al die benodigde yster vir 'n volledige ossewa kan voorsien.  
Hy het ook Sweedse yster voorhande gehad.<sup>186)</sup>

In 1847 het William Kelly in die V.S.A. begin eksperimenteer  
om staal te vervaardig. Henry Bessemer het in 1854 in Engeland  
probeer om dit reg te kry. Die eerste staal is in 1864 in die  
V.S.A. gegiet. Dit sou die staalera inlei.<sup>187)</sup>

Teen 1862 het 'n groot skaarste aan yster in Engeland en die  
V.S.A. ontstaan a.g.v. die Amerikaanse Burgeroorlog. In dié  
tyd is verskeie oorlogsskepe gebou. Yster het byna onverkryg-  
baar geword sodat die prys daarvan die hoogte ingeskiet het.  
Dit was ook aan die Kaap die geval. Projekte om tremlyne te  
bou, moes gekanselleer word.<sup>188)</sup> Dit kan aanvaar word dat die  
wamakersbedryf ook die skaarste sou gevoel het. Ná die oorlog  
het yster weer geredelik beskikbaar geword.

Teen die 1860's het ysteronderdele vir waens en karre sekere  
houtonderdele in Suid-Afrika begin vervang. So bv. is yster-  
aste i.p.v. houtaste en ysterremme wat met 'n slinger werk  
i.p.v. remskoene gebruik. Van die ligter waens het vere ge-  
kry.<sup>189)</sup>

Ysteronderdele is tot aan die einde van die wa-era ingevoer.  
Die wamakers het dit d.m.v. groothandelaars gekoop. Uit dik  
katalogusse kon hulle kies wat hulle wou hê en dit by die han-  
delaars bestel. Baie wamakers het deur die jare steeds Sweedse



yster b6 Engelse yster verkies omdat dit so maklik bewerk kon word. Dit kon, as dit verhit is, soos klei gebrei word.<sup>190)</sup> Met die totstandkoming van Yskor in 1928 het die wamakers ook Suid-Afrikaanse yster tot hul beskikking gekry. J.F. Phillips was die eerste wamaker in die Paarl wat Yskoryster gebruik het.<sup>191)</sup> Dit was nie so goed soos ingevoerde yster nie. As dit te warm geword het, het dit geskiet en gesmelt. Daarom moes smede altyd riviersand byderhand hou. As een deel van die yster te warm word, is sand daarop gegooi om dit af te koel sodat al die dele eweredig kon verhit.<sup>192)</sup>

Die grofsmid in die V.S.A. het altyd 'n groot voorraad yster gehad. Vir smeewerk is smee-yster en weekstaal (mild steel) gebruik. Dit is in drie kategorieë verdeel, nl. ysterplaat (sheet iron), bandyster (hoop iron) en staafyster (bar iron). Lg. kon rond, vierkantig, ovaal, halfrond, halfovaal, plat (of reghoekig) en in lengtes van tot 20 vt. wees. Wabandyster wat in reguit stawe verkoop is, het geronde kante gehad. Dit was harder as weekstaal.<sup>193)</sup> Bg. soorte en vorms yster is ook deur die Suid-Afrikaanse grofsmede gebruik.

#### 24.3.0 Leer e.a. bekleërsbenodigdhede

Leer was 'n belangrike materiaal in die wamakersbedryf. Daaruit het die bekleërs o.a. die tente en kussings van waens en karre gemaak, terwyl die tuie van die perde ook van leer gemaak is. In die vroeë pioniersjare moes elke boer sy eie leer bewerk. Daarom was 'n looikuip een van die eerste dinge wat die boer op sy werf sou oprig. Velle bewerk het 'n integrerende deel van die werfbedrywigheide gevorm.<sup>194)</sup> Daar was egter deurentyd leerlooiers en tuiemakers op die groter plekke wat ten nouste met die wamakers saamgewerk het en gesorg het dat 'n genoegsame voorraad leer altyd beskikbaar was. Tog is leer ook ingevoer, veral Amerikaanse leer, wat as die beste beskou is, terwyl die prys ook billik was. Nie alle soorte leer is buitendien in Suid-Afrika gemaak nie, soos bv. geëmaljeerde of verniste leer (enamelled leather). Dit moes dus ook ingevoer word.<sup>195)</sup>

Die leerlooiers kon die velle kleur deur dit onder water te druk en wattelboombas daarop te gooi. Dit het 'n ligte bruin kleur daaraan gegee. Dit is ook met kleursel, wat ingevoer is, gekleur. Die kleursel was egter baie duur, tot £30 per blikkie.<sup>196)</sup>

Die verskillende soorte leer was :

Aluinleer : Dit is verkry deur velle met aluin te looi. Dit kon verskillende kleure hê en, afhangende van die tekstuur van die vel, was dit fyn en geskik vir karkussings en tuie, of grof en geskik vir tuie en halterrieme.<sup>197)</sup>

Australiese leer : 'n Dik en sterk soort leer wat vir stroppe gebruik is.<sup>198)</sup>

Beesleer : Dit is die versamelnaam vir die verskillende soorte leer wat van beesvel gemaak is. Afhangende van hoe dit behandel is, kon dit ook vir ander doeleindes gebruik word. Gebreide en gesplete beesvel is vir karkussings en tuie gebruik.<sup>199)</sup> Vgl. kipleer en jongbeesleer.

Blinkleer : Ook patent-leer genoem. Dit is 'n soort gepatenteerde leer of kunsleer, gewoonlik swart, wat baie blink. Dit is van beesvel gemaak. Daarmee is kussings en soms ook karrese kappe beklee.<sup>200)</sup>

Bokleer : Ook kid-leer genoem. Dit is leer wat van die velle van bokke gemaak is.<sup>201)</sup>

Chroomleer : Leer wat met chroomsuur gelooi is. Dit is 'n baie goeie tipe leer. Ander soorte leer soos waterdig is ook met chroomsuur gelooi en is dus ook chroomleer.<sup>202)</sup>

- Chushionhide : Dié Engelse naam het burgerreg in Afrikaans verkry deurdat die wamakers net hierdie naam gebruik het. Dit is 'n fyn, sagte soort leer van beesvel gemaak en gebruik om kussings te beklee.<sup>203)</sup>
- Engelse leer : Dit is van 'n dik beesvel gemaak en gebruik om stroppe te draai.<sup>204)</sup>
- Kipleer : Soms ook kiepleer genoem. Die onbewerkte vel van 'n jong dier is kip genoem. Die velle van 'n jong bees, bok of kalf is gebruik. Die leer was van eweredige dikte. Dit is gebruik om stroppe of tuie te maak. Dit het jongbees=leer ingesluit.<sup>205)</sup>
- Lakleer : Die leer is met 'n laklaag bedek. Warm lak van lynolie en kleurstof is gebruik.<sup>206)</sup>
- Marokkoleer of Marokynleer : Een van die duursaamste kleuregte maar ook kosbaarste leersoorte. Dit is oorspronklik in Morokko van bokvelle gelooi, maar is later in Europa nagmaak. Die Franse marokynleer is in die algemeen verkies, maar die Engelse en Amerikaners het ook Marokkoleer gemaak. Die marokkoleer wat in Suid-Afrika gebruik is, is alles ingevoer om kussings te beklee. Dit is 'n dun, fyn leersoort.<sup>207)</sup>
- Olieleer (oil leather) : Dit is velle wat in olie gebrei is. In Amerika is dit gebruik vir die drywer-sitplek en buggy-kappe.<sup>208)</sup> Dit is onseker of dit in Suid-Afrika gebruik is.
- Patent-leer (patent leather, Japanned leather) : Dieselfde as blinkleer.

- Skaapleer : Dit is die versamelnaam vir die verskillende soorte leer wat van skaapvel gemaak is; die vernaamste was voering- en seemsleer. Skaapleer was van 'n swakker gehalte as die meeste ander soorte leer. 'n Soort skaapleer was basil. Dit kon in verskillende kleure wees en is gebruik vir karkussings.<sup>209)</sup>
- Stained-leer  
(stained leather) : Die Engelse naam is gebruik. Dit is leer wat gekleur is en is gebruik vir tuie.<sup>210)</sup>
- Varkleer : Dit was gewoonlik 'n fyn leer wat baie duur was. Dit kon egter ook 'n dik leer wees waarmee skoensole gemaak is.<sup>211)</sup>
- Voeringleer : Van skaapvel en baie dun. Dit is gebruik vir die voering van 'n saalkussing, in skoene en vir 'n kar se kap.<sup>212)</sup>
- Verniste of geëmaljeerde leer  
(enamelled leather) : Leer wat met vernis bedek is, en is gebruik vir die kappe en binne-afwerking, relings en spatbord van karre, spaiders, ens. Dit was 'n ingevoerde leer wat nie plaaslik gemaak is nie.<sup>213)</sup>
- Voorslag : Dun stroke gebreide beesvel wat dun en rond bewerk is en gebruik is as gare om tuie mee te naai.
- Wasterleer : Ook soolleer genoem en gemaak van beesvel. Dit is 'n sterk en dik soort leer vir waster-ringe, ens.<sup>215)</sup>

Waterdig

(waterproof) :

Ook 'n chroomleer, verkrygbaar in verskillende kleure, en is gebruik om karre en waens se tente van te maak. Dit was waterbestand.<sup>216)</sup>

Wildleer :

Dit is die versamelnaam vir die verskillende soorte leer wat van wildsvelle gemaak is. Veral buffelsvel het 'n baie sterk leer gelewer.<sup>217)</sup>

Ander bekleërsbenodigdhede was :

Aluindraad : 'n Soort garing wat bekleërs gebruik het.<sup>218)</sup>

Amerikaanse doek

(American duck) : 'n Sterk soort oliekleed om kussings mee oor te trek. Dit kon ook 'n tekstielfabriek van katoen en linne wees met 'n oppervlakte wat soos leer gelyk het. Dit is ook gebruik om karkappe mee oor te trek.<sup>219)</sup>

Baai :

'n Growwe, dik eenkleurige wolstof waarmee karkappe uitgevoer is. Dit staan ook bekend as vilt.<sup>220)</sup>

Band :

Ook breëband genoem. Daarmee is die rande van die kussings omgeboor.<sup>221)</sup>

Bescommon :

Dit is die Engelse naam wat gebruik is vir die gewone geel rugare.<sup>222)</sup>

Bokhaar :

Boerbokke se hare is gebruik om kussings mee op te stop. Dit het maklik stof opgetel.<sup>223)</sup>

Damas :

'n Weefstof van vlas, katoen, sy, wol, angorahaar, ens., en vir kussingbekleding gebruik.<sup>224)</sup>

- Fraining : Dit is gewoonlik van wolstof gemaak en het as versiering aan die onderste rand van die voering van die karkap gedien. Die fraining wat van 'n dun soort silwerdraad gemaak is, is silwerfraining genoem.<sup>225)</sup>
- Gras : Droë gras is baie keer gebruik om die kussings van die goedkoper soort wa of kar op te stop.
- Harpuis : Ook apuis of arpuis genoem. Dit lyk net soos was. Daarmee is die bekleër se gare gesmeer wanneer hy dit besonder sterk wou hê. Harpuis is 'n soort pik. Harpuisdraad is dan ook pikdraad genoem.<sup>227)</sup>
- Hessian : Fyn going waarmee karre en soms waens toege-  
maak is wanneer hulle per trein weggestuur is.  
Dit is met seilgare toegewerk.<sup>228)</sup>
- Klapperhaar : Kussings is daarmee opgestop. Perdehaar kon ook gebruik word.<sup>229)</sup>
- Laken : 'n Wolmateriaal wat gebruik is vir die voering van karkappe.
- Linoleum : Dit is op die vloer van 'n kar vasgespyker.
- Meltoncloth : 'n Wollerige materiaal waarmee karkappe uitge-  
voer is.
- Omboorsel : Ook web genoem. Dit is 'n sterk soort seilband waarmee die kap- en kussingrande omgeboor is.<sup>230)</sup>
- Pegamoid : 'n Kunsleer vir kussings en kappe van karre.<sup>231)</sup>
- Russelkoord : Dit is gebruik om kappe uit te voer. Dit was gewoonlik grys of groen van kleur.<sup>232)</sup>

- Seildoek : 'n Growwe en stywe materiaal wat as voering vir kussings van karre gebruik is. Dit is ingevoer. Die rolle was in breedtes van 30 dm.<sup>233)</sup>
- Terry : 'n Soort materiaal waarmee karkappe uitgevoer is. Karkussings kon ook daarmee bekleed word.
- Wolfluweel : Ook net fluweel genoem. Kussings is daarvan gemaak.<sup>234)</sup>

#### 24.4.0 Die skilder se benodigdhede.

Deur die beskildering van die wa is sy waarde verhoog. Sodoende is dit ook beter teen son en reën beskerm.

Die vernaamste materiale vir die skilder was :

- Kryt : Is in Nederland gebruik om die wa mee af te skuur.<sup>235)</sup> Dit kan aanvaar word dat dit in Suid-Afrika ook gebruik is.
- Puimsteen : 'n Soort sponsagtige klip wat gebruik is om hout mooi skoon en glad te kry voordat die verf aangewend is.<sup>236)</sup>
- Roulynolie : Een van die materiale wat met die poeierverf gemeng is om die verlangde dikte verf te kry.<sup>237)</sup>
- Skuurpapier : Is ook gebruik om die hout glad af te werk.
- Stain : Die mense het die Engelse naam gebruik. Dit is 'n vloeistof waarmee hout gekleur kan word. Sien ook verniss.<sup>238)</sup>
- Terpentyn : Dit is saam met die poeierverf en roulynolie gemeng.<sup>239)</sup>

Verf :

Is in poeiervorm aangekoop. Later in die 20ste eeu het 'n spesiale wa- en werktuigverf van Parthenon op die mark gekom wat die poeierverf vervang het. 'n Spesiale grondverf moes eers aangewend word om die hout waterdig te kry. Dit is ook in poeiervorm aangekoop. Barste in die hout is met stopverf of stokverf, 'n wit deegagtige mengsel van kryt en olie, toegesmeer.<sup>240)</sup>

Vernis (carriage varnish) :

'n Olieagtige, kleurlose vloeistof wat bo-oor die verflaag by karre aangewend is om dit 'n besondere blink voorkoms te gee. Dit was ook by die Engelse naam stain bekend.

Witlood :

'n Wit stof wat uit 'n mengsel van koolsuur, loodoksiede en water bestaan het en by verf gegooi is om 'n mooi wit kleur te verkry. Swartlood is ook aangetref.<sup>242)</sup>



## 25.0.0 DIE GEREEDSKAP WAT GEBRUIK IS.

### 25.1.0 Algemene oorsig

"Man's first and still his greatest tool is the one created for him by the Almighty, his hand."<sup>243)</sup> Deur die eeue het mense ewe knaphandig geskep, o.a. ook gereedskapstukke wat hulle hande moes help en onderskraag. Dit is egter opvallend dat gereedskap deur die eeue min wysiginge ondergaan het. Eers met die koms van stoomkrag en elektrisiteit het dié situasie verander; selfs daarna het dit nog steeds minder plotseling en minder algeheel verander as wat mens geneig sou wees om te dink. Die moderne gereedskap toon steeds merkwaardige ooreenkomste met die vroeëres.<sup>244)</sup>

Gereedskap het op 'n sekere wyse ontwikkel. Nadat die algemene beginsel van die stuk gereedskap vasgelê is, is sekere onderdele geleidelik verander en verbeter terwyl die res van die stuk dieselfde gebly het. Hierdie proses was langsaam en het selfs oor eeue gestrek. Tussenin was daar periodes van stagnasie. Daarna het egter altyd 'n skielike opbloei van nuwe uitvindings gevolg. Hierdie bloeiperiodes het ooreengekom met bloeitydperke in die ontwikkeling van die rytuig en rytuigbedryf. Sulke periodes was gedurende die Romeinse oorheersing, in die 15de eeu en weer in die 17de en 18de eeu. Lg. tydperk staan dan ook bekend as die goue eeu van houtwerkgereedskap. Die opbloei gedurende die 17de en 18de eeu kan aan verskeie faktore toegeskryf word. Dit was die tyd dat die feodale stelsel verdwyn en nasionale state ontstaan het. Daardeur is die vrye uitruil van idees, veral op ambagsvlak, belemmer. Die migrasies van meesterambagsmanne was verby. Aan die ander kant het die feit dat hulle nou in hul eie lande gebly het, onderling 'n groter mate van bevrugting meegebring. In dié tydperk was daar ook 'n verhoging in lewenstandaard met 'n gevolglike groter gemaksug en weelderige lewenstyl. Dit was die Baroktyd. Ambagsmanne moes in die behoeftes voorsien en het meer en beter gereedskap benodig. Die Verre Ooste en die Amerikas is ontdek en nuwe houtsoorte is bekend gestel. Die ingevoerde

hout was egter duur sodat meer van inleg- en fineerwerk gebruik gemaak is. Hierdie kuns het grootliks verbeter. Die hoër standaard werk het beter gereedskap geverg sodat daar 'n evolusie van nuwe en verbeterde gereedskapstukke plaasgevind het. Eers teen die einde van die 19de eeu het masjinerie handgereedskap op die agtergrond begin stoot, hoewel dit nooit handgereedskap heeltemal kon verdring nie.<sup>245)</sup>

Ambagsmanne het voor die aanbreek van die 18de eeu nog hul eie gereedskap gemaak, of dit van 'n afgestorwene geërf.<sup>246)</sup> Die smid was egter die tradisionele gereedskapmaker omdat hulle goed onderleg was en die praktiese kennis gehad het. Later in die 18de en 19de eeu het professionele gereedskapmakers die grof-smid se taak oorgeneem, hoewel die grofsmid voortgegaan het om in sy eie behoeftes te voorsien. Dit het 'n kenmerk van die grof-smid gebly dat as hy 'n sekere stuk gereedskap nodig gehad het, hy dit dadelik gemaak het. Teen die einde van die 19de eeu het die vervaardiging van gereedskap 'n belangrike bedryf geword. Metodes het steeds verbeter, kompetisie het sterker geword, advertensies het toegeneem en verkoopstegnieke is verbeter. Die ambagsmanne kon nou d.m.v. handelsreisigers en katalogusse hul gereedskap bekom. Gereedskap is meestal in Suid-Afrika ingevoer waar plaaslike groothandelaars dit verkoop het. Aanvanklik is die meeste gereedskap uit Europa ingevoer, maar die V.S.A. het teen die einde van die 19de eeu die grootste vervaardiger van gereedskap geword.<sup>247)</sup>

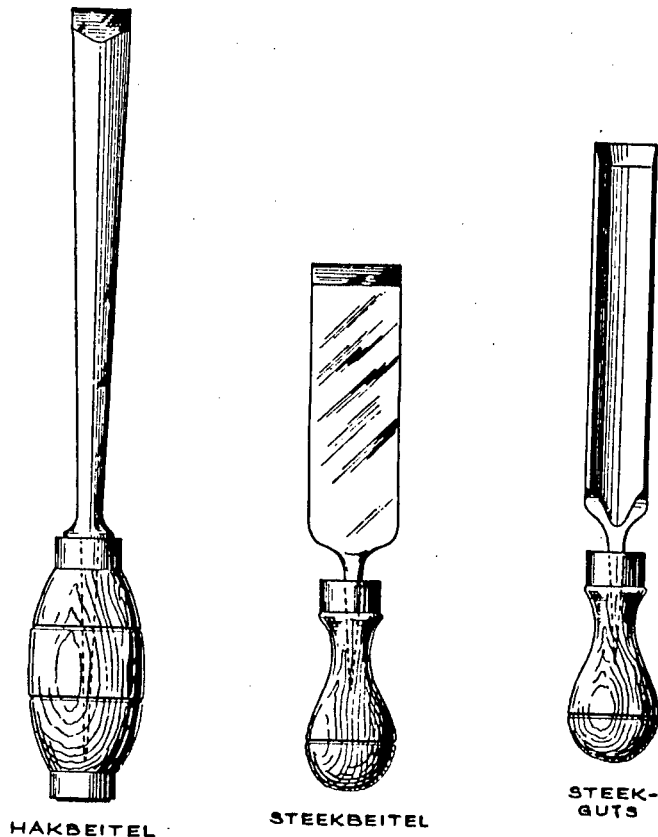
Die probleem by die bespreking van die gereedskap wat in Suid-Afrika gebruik is, is die gebrek aan plaaslike geskrewe bronne. Daar moes dus op Engelse, Hollandse en Amerikaanse bronne en katalogusse teruggeval word. Hierdie inligting is egter met nog lewende wamakers gekontroleer. Die universaliteit van die bedryf was weer eens opvallend, ook t.o.v. die gereedskap wat gebruik is. Dit is selfs in die benaminge van die stukke opmerklik. In werklikheid bestaan daar nie 'n eie Afrikaanse terminologie vir gereedskap nie. Die name van die meeste stukke is net verafrikaans. Dit het gebeur dat sekere stukke hulle uitlandse name behou het, maar daar het tog ook name in Afrikaans

ontstaan wat baie tekenend en toepaslik was. In 'n paar gevalle is stukke gereedskap gebruik waarvoor die ambagsman geen naam gehad het nie en wat hy alleenlik kon beskrywe n.a.v. die werk wat so 'n stuk moes verrig.

#### 25.2.0 Die wamaker se gereedskap

Waar daar spesialisasie in die bedryf was, was die wamaker grotendeels by die houtwerk betrokke sodat sy gereedskap sou ooreenkom met dié van 'n timmerman of skrynwerker, hoewel daar gereedskap was wat deur en deur met die wamaker verbind kan word. Die belangrikste gereedskap van 'n wamaker was die volgende :

Beitel :



Die beitel is 'n stuk gereedskap met 'n lem van staal en 'n handvatsel van hout. Die lem is wigvormig met 'n skerp, plat punt.

Die skerp punt was as 'n faas bekend. Die beitel is 'n baie ou stuk gereedskap wat na die Steentydperk teruggaan. Dit is gebruik om hout te bekap, uit te hol, ens. Die wamaker het die gewone timmermansbeitels gebruik. Tog het hy 'n paar spesiale soorte gebruik wat dikwels groot en ru afgewerk was. Daar kan tussen twee soorte beitels onderskei word, nl. die kap- of hakbeitel en die steekbeitel. E.g. is met 'n hamer geslaan. Daarom was daar ysterbande om die kop van die handvatsel. Die steekbeitel het nie hierdie versterking nodig gehad nie en was dus ligter en kleiner.<sup>248)</sup> Beitels wat veral by die draaibank gebruik is, of vir uithol-, groef-, gleuf- en kerfwerk, is 'n guts genoem. Die blad van die lem het in die dwarste 'n sirkel=segment gevorm. Dit het ook as holbeitel of gutsbeitel bekend gestaan. Die naam van die beitel het van die gebruik en vorm en dikte van die lem afgehang.<sup>249)</sup> Die belangrikste soorte beitels was dan die :

Draaibeitel of -guts : Is by die draaibank gebruik, vandaar die naam. Dit is egter ook gebruik om nawe uit te steek en speke te rond.<sup>250)</sup>

Driekantbeitel :

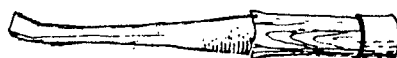


Die Engelse het dit 'n buzz of bruzz genoem wat afgelei is van brui en crush. Die lem was driehoekig en dit is gebruik om nawe mee uit te hol.<sup>251)</sup>

Houtkerfguts : Die naam van hierdie beitel, soos ook die lepelguts, skilguts, ens., dui die doel daarvan aan.<sup>252)</sup>

Krapbeitel : Is gebruik om die velling af te werk.<sup>253)</sup>

Krombeitel of -guts (bent chisel) :



262.

Die lem was gekrom en dit is gebruik om die naaf uit te hol.<sup>254)</sup>

Platbeitel : Die snykant van die reghoekige plat lem was skuins afgewerk. Die lem kon verskillende breedtes hê, meestal 3-5 cm. Daarmee is die naaf afgewerk. Dit is ook die wamakersbeitel genoem.<sup>255)</sup>

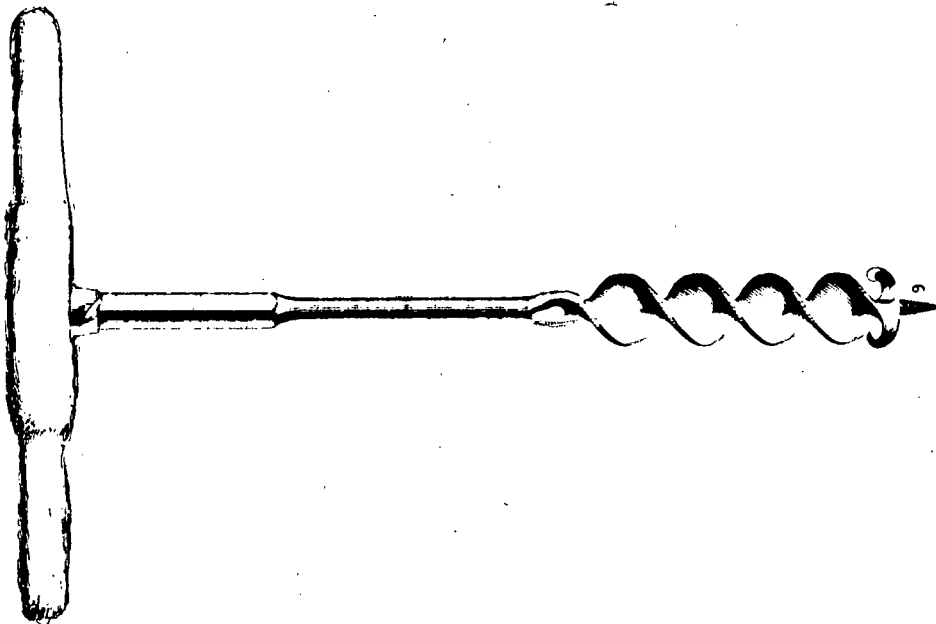
Tapbeitel (mortise chisel) : Was meestal 'n kapbeitel. Die voorkoms was dié van 'n platbeitel. Dit is gebruik om tappe te vorm. Dit is ook 'n stembeitel genoem.<sup>256)</sup>

Wamakersbeitel :



'n Swaar plat beitel wat tot 400 mm. lank kon wees. Daarmee is nawe uitgehol. Dit is ook 'n platbeitel genoem.<sup>257)</sup>

Boor :

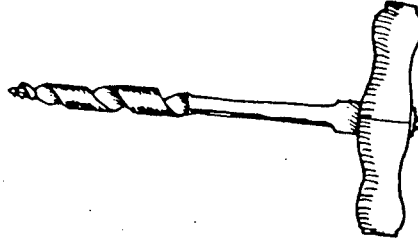


Die boor is 'n stuk gereedschap wat onder druk in die rondte gedraai word om gate in voorwerpe te maak.<sup>258)</sup> Die handboor, ook genoem draaiboor en awegaar, was vroeër die mees algemene boor en dateer uit die Romeinse tye. By die handboor is die booryster onbeweeglik aan 'n dwars handvatsel bevestig. Dit word regstreeks met die hand gedraai. 'n Verskeidenheid handbore van verskillende groottes en

met verskillende boorpunte is deur die wamakers gebruik.<sup>259)</sup>

Die belangrikste handboor was :

Frik- of fretboor :

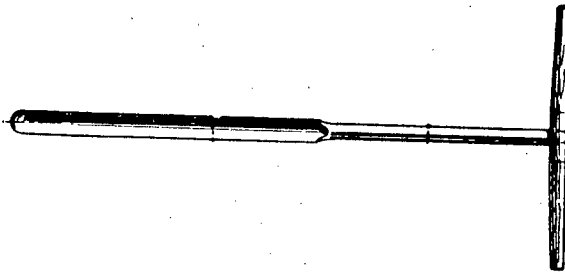


Dit was 'n klein handboortjie wat uit 'n staalstafie met 'n spiraalskroefdraad aan die een ent en 'n handvatsel aan die ander ent bestaan het. Dit is gebruik om klein gaatjies in hout te boor, asook op plekke waar dit moeilik was om met 'n booromslag by te kom. Dit is ook 'n belboor genoem. Die Nederlanders het dit 'n rattenstaartje genoem.<sup>260)</sup>

Gutsboor : Die boor het die vorm van 'n guts gehad. Dit kon dus ook 'n lepelboor wees.<sup>261)</sup>

Jamper : Dit is afgelei van die Engelse jumper. Dit was 'n lang, skerp yster boor met 'n dwars handvatsel waarmee gate deur dik houte geboor is.<sup>262)</sup>

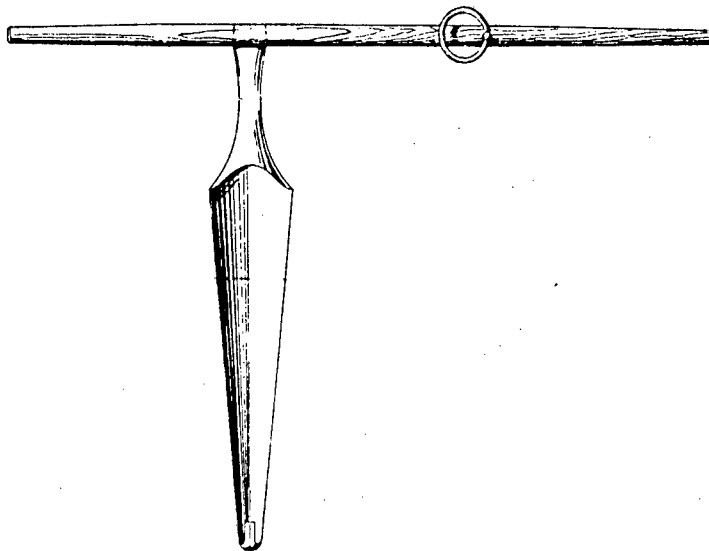
Lepelboor :



Die boorpunt was lepelvormig. Sien verder naafboor.

Lipboor : Dit het 'n halfmaanvormige punt (lip of neus) gehad. Ook bekend as neusboor. Sien verder naafboor.<sup>263)</sup>

Naafboor :



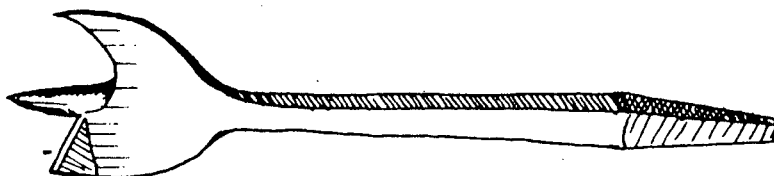
Ook lepel- of lipboor genoem a.g.v. die punt wat lepel= vormig was. Dit was die grootste tipe handboor. Die boor loop taps na die punt omdat dit gebruik is om die gat van die bus in die naaf te boor. Net een kant van die boorpunt was skerp. Die boor is soms vasgehou terwyl die wiel met die voet gedraai is. Andersins is 'n boorswingel, 'n houtstaaf, deur die oog van die boor gestee en is dit as hefboom gebruik om die boor te draai.<sup>264)</sup>

Opruimer :



Ook boorkrapper, boorgatkrapper, boogatilepel en boorgat=ruimer genoem. Daarmee is die spaanders uit die speekgate e.a. boorgate gelig. Die gate is dus opgeruim.<sup>265)</sup>

Senterboor :



Is gebruik om merke te sny waar die lipboor later moet ingaan, of om die plek aan te dui waar gate met die frik=

265.

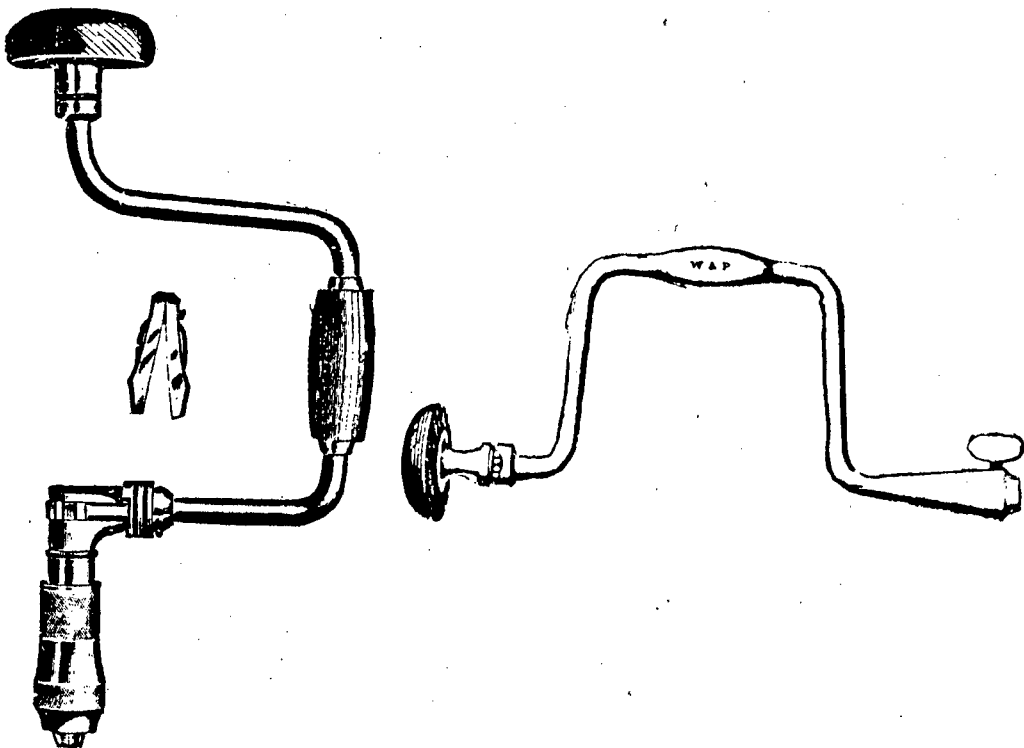
boor geboor moes word. Dit het as voorsorgsmaatreël gedien dat afsplintering van die hout om die gat nie voorkom nie. Die senterboor het ook as dopper bekend gestaan.<sup>266)</sup>

Varkpeesterboor : Is so genoem a.g.v. die gedraaide vorm van die boorpunt. Dit was 'n lang boor.<sup>267)</sup>

Versinkboor :

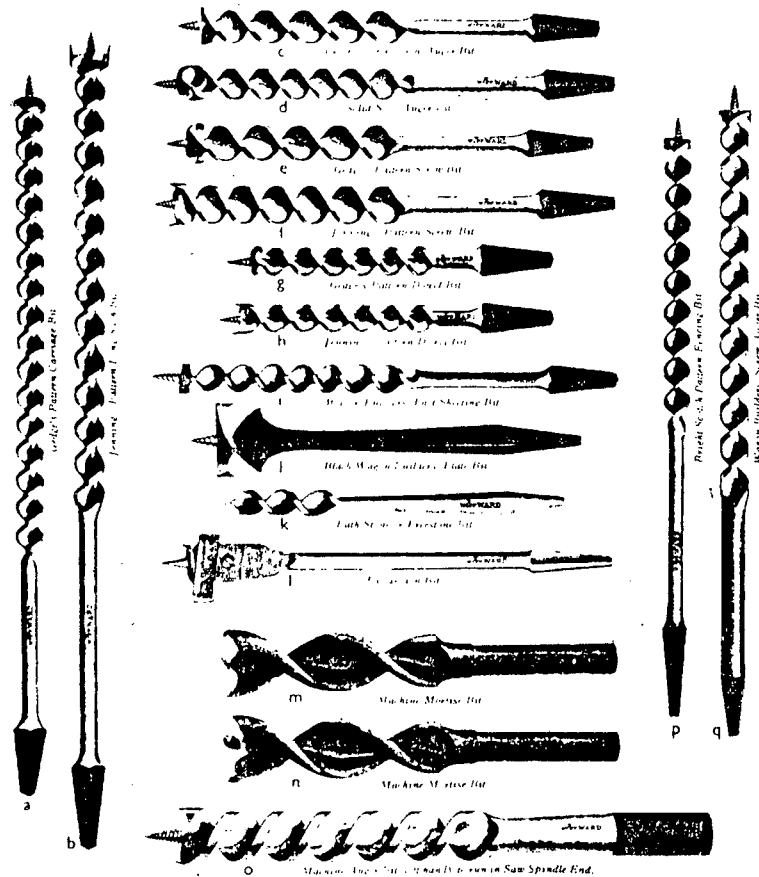


Die ent van die boorpunt het 'n groterige tapsvormige kop gehad. Daarmee is die boorgate vergroot sodat spykers en platkopnaels versink kon word.<sup>268)</sup>



Die booromslag of omslagboor het in ongeveer die 15de eeu verskyn. Die groot voordeel hiervan was dat die draai- beweging van die boorpunt aaneenlopend was. Dit is aanvanklik net gebruik as 'n hulp om 'n loodsgat te boor, waarna die gat met die sterker handboor uitgewerk is. Die omslae was





tot aan die einde van die 19de eeu van hout gemaak, waarna ysteromslae gewild geword het. Die borsbooromslag was die grootste van die omslae. 'n Latere ontwikkeling van die omslag was die boorratel of ratelomslag. By hierdie omslag is die draaibeweging bewerkstellig deur 'n heen-en-weer-bewegende hefboom wat 'n palrat aan die boorkop in een rigting aandryf. Met die koms van die booromslag het boorpunte baie veld gewen en was 'n wye verskeidenheid beskikbaar. Die reeks boorpunte is in die vroeë 19de eeu met die kurktrekkertipe uitgebrei.<sup>269)</sup>

#### BYL.

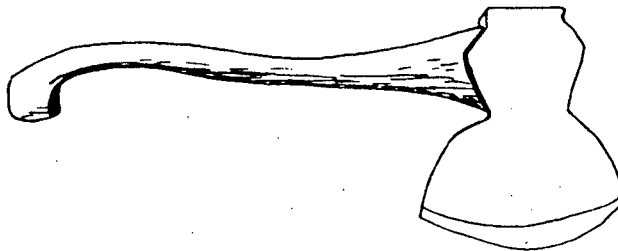
Die byl is een van die oudste werktuie van die mens. In Europa is dit reeds omstreeks 8000 v.C. gebruik. Deur die eeue het die byl verskillende gebruike gehad o.a. as oorlogs- en laks-mansbyl.

Dit is egter meestal vir houtkap gebruik en is as sodanig in 'n wamakerswinkel aangewend. Gespesialiseerde byle het in die Middeleeue verskyn. Dit was veral die Amerikaners wat baie gedoen het om die byl te verbeter. Hulle het dit o.a. 'n addisionele lem gegee wat die gewig verhoog en die momentum verbeter het. Die gewildheid van die byl en dissel het egter in die laat 19de eeu getaan soos meer masjinerie en verbeterde sae en skawe op die mark gekom het. Dit is interessant dat H. Solomon pertinent genoem het dat hy nie 'n byl in 'n wamakerswinkel sou sit nie.

Die wamaker het die byl gebruik om speke uit te kap en af te rond, asook om bokstukke en planke te vorm.<sup>270)</sup> Die mees algemene byle van die wamaker was die volgende :

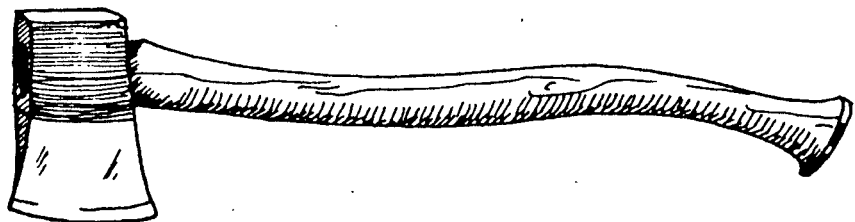
Ghesmanbyl of Jesmanbyl : Albei kante van die byl was skerp. Dit is gebruik om bome te vel. Dit het ook as 'n Amerikaner bekend gestaan.<sup>271)</sup>

Handbyl :



'n Klein byltjie met 'n kort steel. Dit het een skuins kant gehad en is gebruik om stukke af te werk.<sup>272)</sup>

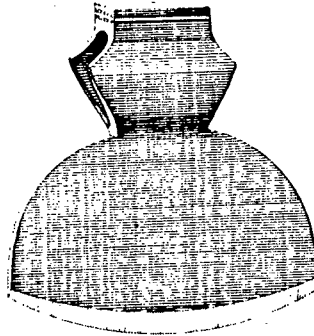
Klowebyl :



'n Groot byl waarvan alleen die een kant skerp was. Hout is daarmee geklowe.

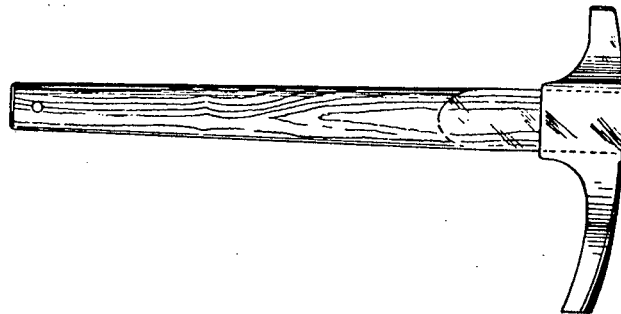
Speekbyl : Hierdie byl het 'n faas aan die een kant gehad. Die ru kante van die speek is daarmee weggekap.<sup>273)</sup> Sien ook wamakersbyl.

Wamakersbyl :



Het 'n breë simmetriese lem en 'n plat kop gehad waarmee wê ingeslaan kon word. Dit is o.a. gebruik om speke af te werk.<sup>274)</sup>

Dissel



Die dissel was basies 'n tipe byl. Die verskil het in die lem en hantering gelê. Die lem was reghoekig in verhouding tot die steel. Dit het net so 'n lang geskiedenis as die byl.

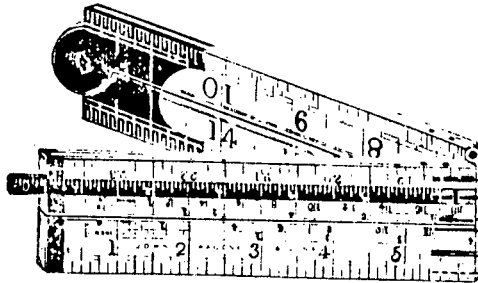
Die dissel moes versigtig gehanteer word. Die hanteerder het wydsbeen oor die hout gestaan en die dissel in 'n halfsirkel in die rigting van sy bene geswaai. Die beweging van sy arm het hy m.b.v. sy heup of bors gestuit. Indien die dissel te ver deurgeswaai is, kon hy sy skeen tref. Twee Engelse uitdrukkings het die gevaar verbonde aan die gebruik van die dissel goed uitgedruk. Dit het die bynaam die "old shin splitter" gehad. Daar is ook gesê : "The adze is the only tool that the Devil is afraid to use."<sup>275)</sup>

Die dissel is baie deur die wamaker gebruik om hout af te rond en te vorm. Die wamakersdissel het 'n sterk lem met 'n plat kop aan die teenoorgestelde kant gehad.

Die lem was meer geboë as dié van die timmermansdissel sodat die vellings bv. beter uitgehol kon word. Die plat kop is as hamer gebruik. Daar was ook 'n dissel wat 'n hamer aan die een kant en 'n lem aan die ander kant gehad het.<sup>276)</sup>

Die dissel het net soos die byl later in onbruik verval met die koms van ander, beter gereedskap.

#### Duimstok



Dit het ook as maatstok bekend gestaan. Die naam van die duimstok is afkomstig van die mates waarin dit afgemeet het, nl. voete en duime. Dit is ook gebruik om lyne te trek. Verskillende soorte duimstokke is deur die verskillende ambagsmanne gebruik. Die gewildste was die skrynwerker se voubare duimstok.

#### Ghriespot of oliepot

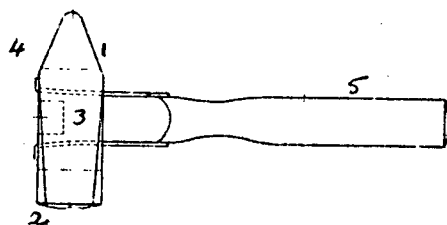
In die ghriespot is die ghries of olie gehou waarmee bore, sae, ens., gesmeer of geolie is. Dikwels is 'n beeshoring hiervoor gebruik.<sup>277)</sup>

#### Gompot of lympot



In elke wamakerswinkel was daar 'n gompot. Die vroeëres is van dik lood gemaak. Die dubbele gompot was 'n latere ontwikkeling. Dit was eintlik 'n pot binne 'n pot. Dit is van gietyster gemaak en het 'n draadhandvatsel gehad. Die binneste pot is getin om te voorkom dat die gom deur roes verkleur word. Die buitenste pot het water gehou sodat die gom nie oorverhit word nie. Die gompot is tradisioneel op die werkswinkelstoof verhit. Die gom of lym was in plat stukke wat by handelaars gekoop is. Dit is van perdeklou gemaak en was bruin van kleur. Dit is fyn gekap en in die lympot gegooi om te smelt.<sup>278)</sup>

### Hamer



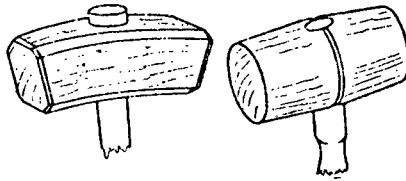
1. pen 2. baan 3. huis 4. kop 5. steel

Die hamer het basies bestaan uit 'n kop en steel. Die verskillende dele van die kop is 'n pen, baan en huis waarin die gat was.<sup>279)</sup>

Die geskiedenis van die hamer gaan terug na minstens die Steentydperk. In die Romeinse tyd het dit al sy bekende vorm gehad. Die hamer was 'n veelsydige stuk gereedskap wat deur al die verskillende ambagte gebruik is. Dit is net aangepas om in die verskillende ambagte se behoeftes te voorsien. Die gebruik daarvan is deur 'n Amerikaner, Joshua Rose, só saamgevat : "In whatever form we find the hammer, it is used for three purposes only ... to crush, to drive and to stretch". Dit was veral die smid wat grootliks van die hamer afhanklik was.<sup>280)</sup>

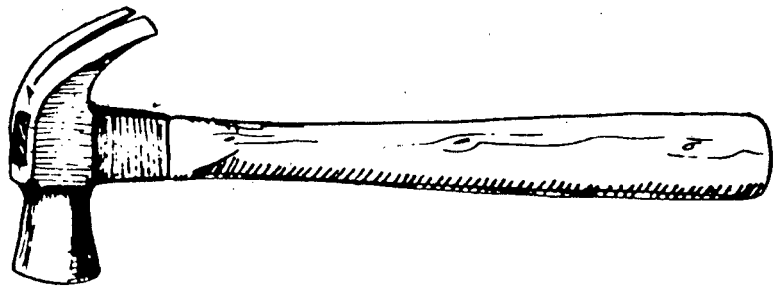
Hamers is by groothandelaars aangekoop. Vroeër is net die hamerkop verkoop. Later is dit egter volledig met steel en al verkoop. Een van die eerste lesse wat 'n vakleerling moes leer, was dat hy nooit 'n hamer met 'n los kop moet gebruik nie.<sup>281)</sup> Die wamaker het nie so 'n groot verskeidenheid hamers soos die smid gebruik nie.

Blokhamer :



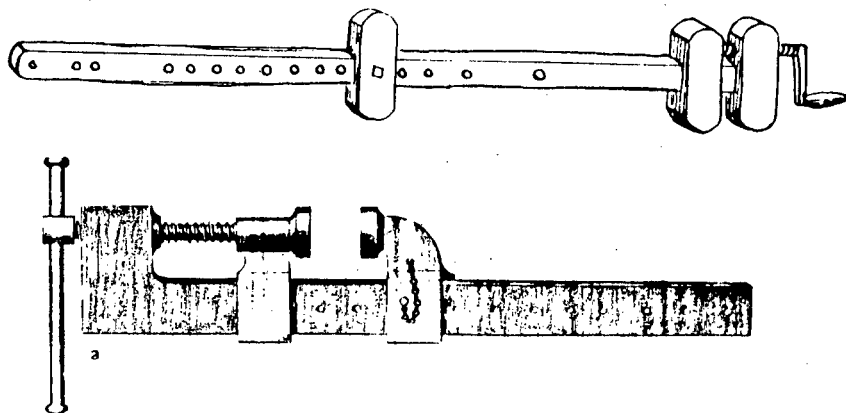
Ook 'n houthamer genoem. Daarmee is op houtbeitels geslaan. Dit was 'n vierkantige hamer wat van hout gemaak is.

Klouhamer :



Het ook bekend gestaan as 'n spykerhamer, liphamer en tanghamer. I.p.v. 'n pen het dit 'n klou aan die een kant gehad waarmee spykers uitgetrek kon word. Dit is verder gebruik vir algemene werk, soos spykers inslaan. Die slaanvlak was plat.<sup>282)</sup>

Klamp



1. houtklamp 2. ysterklamp.

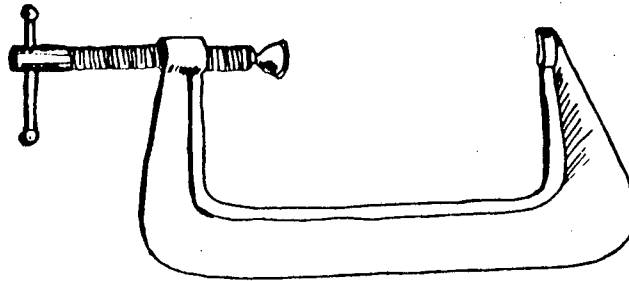
Die klamp, ook kramp genoem n.a.v. die Engelse cramp, was, net soos die skroef, 'n stuk klemgereedschap, maar anders as die skroef was dit draagbaar. Dit kon van hout of yster gemaak wees en staan dan bekend as houtklamp of ysterklamp.

Die klamp is gebruik om houtonderdele teen mekaar te klem na= dat dit gegom is, asook om die karraamwerk aanmekaar te trek.<sup>283)</sup>

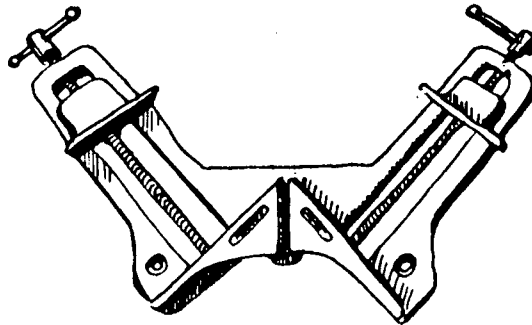
Die klamp het ook as 'n serasant bekend gestaan. Dit was afkomstig van die Nederlandse sergeant wat heel moontlik uit die Franse serrejoint afgelei is. In die advertensies van wamakersgereedschap is die woord serasant algemeen gebruik wanneer klampe bedoel is. Die wamakers het dit tot in die dertigerjare van hierdie eeu nog gebruik. Dit is van staal gemaak. Die bekke het in grootte verskil. Die klein handklamp is handsersant of handskroef genoem.<sup>284)</sup>

Verskillende soorte klampe, wat aangepas is vir die werk wat dit moes verrig, is deur die wamaker gebruik.

C-klamp en G-klamp n.a.v. hul vorm.



Hoekklamp :



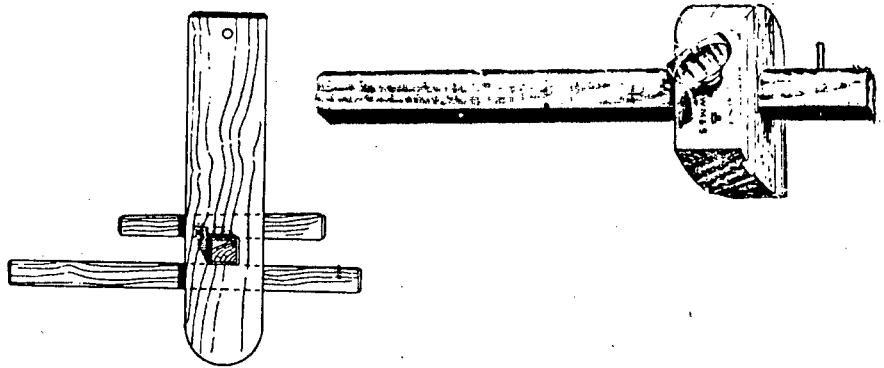
Is gebruik om die hoek van 'n stuk houtwerk in die regte posisie te hou.

Koetsbouersklamp : Was in groottes van agt duim tot twee-en-twintig duim beskikbaar en is gebruik om die bakwerk op die onderstel vas te heg. Dit het soos die G-klamp gelyk.

Raamklamp en veerklamp : is gebruik om ligte houtwerk te klem.

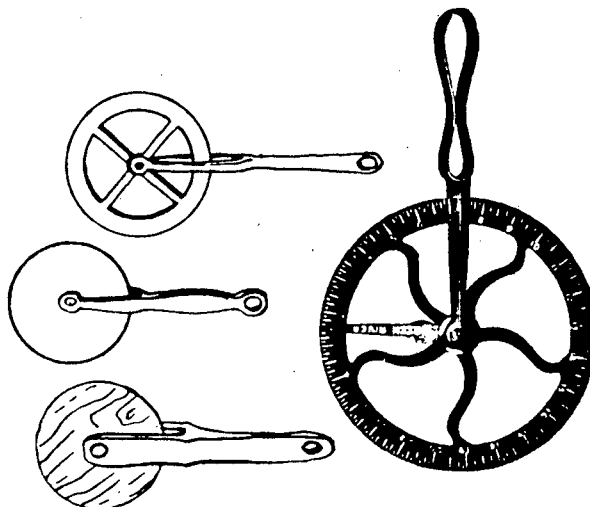
Skrynwerkersklamp : Daarmee is die swaarder houtwerk geklem.<sup>285)</sup>

### Kruishout



Die kruishout het bestaan uit 'n staaf, skroef, blok en pen. Dit is gebruik om parallelle lyne te trek of om voë uit te meet. Om dit te gebruik, moes die een kant van die plank haaks wees. Dan kon die lyn getrek word waarlangs die plank gesaag moet word. Die kruishout is aanvanklik van hout gemaak, maar later het ysterkruishoute verskyn. Die twee mees algemene soorte was die enkel- en dubbelkruishout. Lg. is gebruik om twee wydtes gelyktydig af te meet, of om tapgate uit te meet. Daarom het dit ook as tapkruishout bekend gestaan.<sup>286)</sup>

### Loper (traveller)

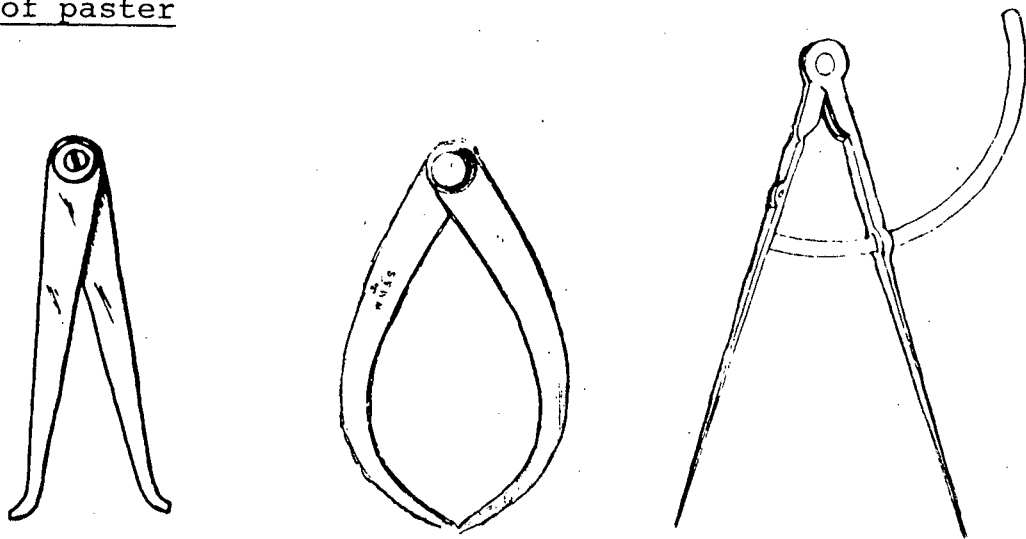


Dit is ook 'n wielaflouer of rits genoem. Die loper is gebruik om die omtrek van die wiel te bepaal, sodat die regte lengte



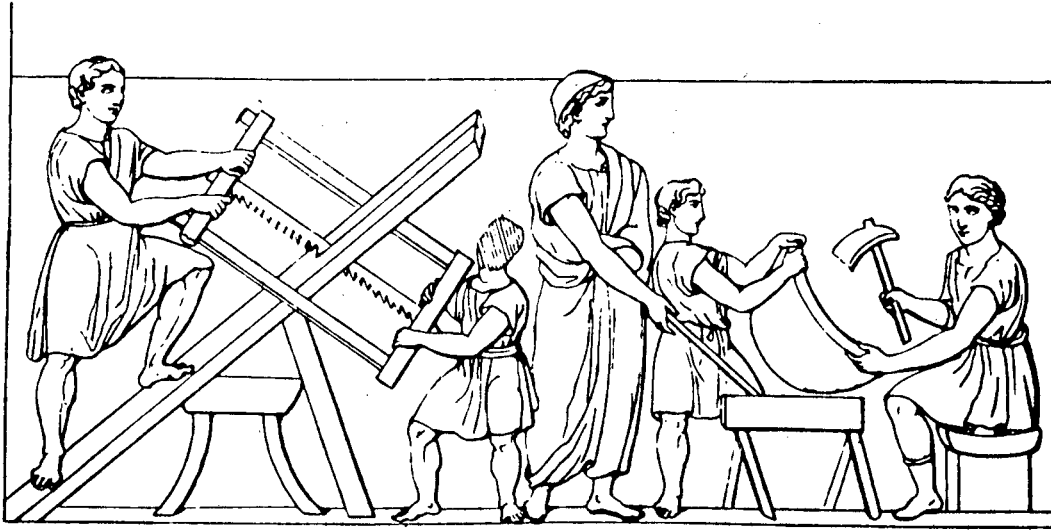
wielband wat om die vellings kom, verkry kon word. Dit was 'n wieletjie waaraan 'n handvatsel bevestig is. Op die een kant van die looper, was 'n begin merkie terwyl dit verder soos 'n duimstok afgemerkt is. By gebruik is 'n krytmerkie op die wawiel gemaak, die looper se beginmerk daarop geplaas en dit dan op die loopvlak van die wiel langs gerol terwyl die omwentelinge getel is. Daarna is dieselfde lengte op die wielband afgeloop.<sup>287)</sup>

### Passer of paster



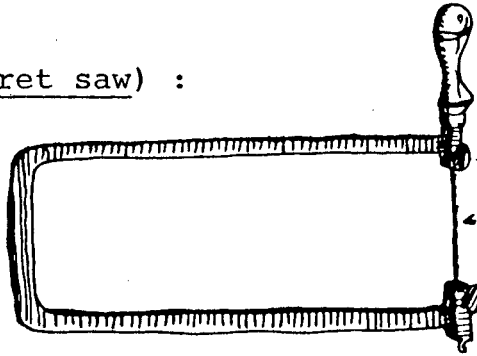
Die passer is gebruik om sirkels te trek of om mates te neem. Elke wamaker het verskillende passers gehad, afhangende waarvoor dit gebruik is. Die passer het bestaan uit twee bene wat aan die bokant aanmekaar bevestig is en kon skarnier. Ysterpassers met bene van tot 30 dm. is gebruik om nawe uit te meet. Hierdie passer is gewoonlik deur die smid gemaak. Die vorm van die bene het verskil. Die krompasser, ook naafpasser of rondepasser genoem, se bene het konveks geloop. Daarmee is die buitemates geneem. 'n Passer om binnemates te neem en waarvan die bene konkaaf sou loop, is ook aangetref.

Die passer het ook bekend gestaan as 'n kompas n.a.v. die Engelse compass waarmee veral sirkels getrek is. Die meetpasser soos bv. die krompasser het in Engels as callipers bekend gestaan.<sup>288)</sup>

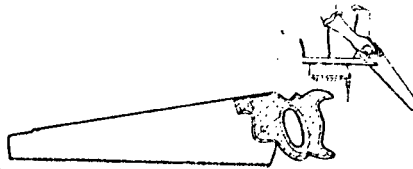
Saag

Die saag is 'n stuk gereedschap met 'n skerp getande staalblad of -lem en 'n handvatsel waarmee hout en yster gesny of verdeel word. Die vroegste tipe saag was 'n stuk vuursteen met skerp kante wat uit die Paleolitiese tyd, 500 000 jaar gelede, dateer. Die eerste metaalsaag is in Egipte omstreeks 1490 v.C. uit koper gemaak. Vanaf omstreeks 660 v.C. is yster i.p.v. koper gebruik om sae van te maak. Dit was egter die Romeine wat die saag sy huidige vorm gegee het deur die tande alternatiewelik na verskillende kante te buig sodat die saagsels makliker uitgewerk, 'n breër voeg gemaak en daardeur 'n makliker aksie bewerkstellig is. Die Romeine het ook 'n masjien gemaak wat die tande gebuig het. Hulle het reeds die klein swaardtipe handsaag, raamsaag en treksaag gebruik. Ná die val van die Romeinse Ryk het 'n agteruitgang in die tegnologie ingetree wat meegebring het dat sae skaars geword het en die mense op die byl en dissels moes terug val. Die saag het eers weer die laaste drie eeue universeel belangrik geword. Die sae is aanvanklik deur die ambagsmanne self gemaak. Die skrynwerker het die houthandvatsel gemaak terwyl die smid vir die saaglem gesorg het. Saagmakers het in Engeland eers na c.1750 op groot skaal sae begin maak.<sup>289)</sup>

Verskillende sae is deur die wmakers gebruik. Die sae was meestal in vorm aangepas by die doel waarvoor dit benodig is.

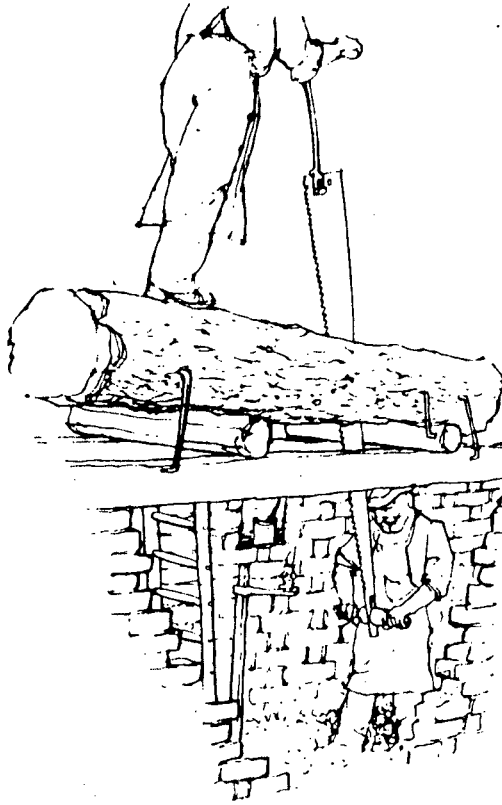
Figuursaag (fret saw) :

Ook 'n fretsaag , n.a.v. die Engels, of efsaag, n.a.v. die letter F, genoem omdat dit dié voorkoms gehad het. Dit het in die 15de eeu toe inlegwerk gewild geword het, sy ontstaan gehad. Dit was 'n fyn en dun sagie waarmee versierings en patrone uitgesaag is.<sup>290)</sup>

Handsaag :

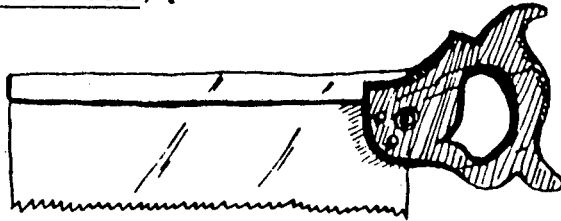
'n Baie ou tipe saag. Teen die middel van die 17de eeu het dit 'n breër lem gekry. Veral die Hollandse handsaag het 'n baie breër lem in verhouding tot sy lengte gehad. Die handvatsel was van die pistoolkolftipe. Die saagkant van die lem was konveks gevorm. Die Engelse handsaag se handvatsel was net so breed soos die lem. Die handsaag was in verskillende groottes na gelang van die hout wat gesaag moes word. Die tande kon ook growwer of fyner wees. Solomon vermeld dat hulle van 'n agttand- of tientandsaag gepraat het. E.g. se tande was wyer as die tientand=saag s'n gespasiëer, d.w.s. die tientandsaag het fyner tande gehad. As planke in die lengte uitgesaag moes word, is 'n growwe saag gebruik, terwyl vir dwars saag 'n fyner een gebruik is. Op grond van die tande se fynheid of grofheid het die handsaag ook bekend gestaan as paneelsaag as dit fyn tandjies het, dwars=saag of afskortsaag wanneer daarmee dwars oor die draad van 'n plank gesaag is, en ripsaag, n.a.v. die Engelse rib saw, as die tande grof was om langs die draad van 'n hout te saag.<sup>291)</sup>

Kraansaag :



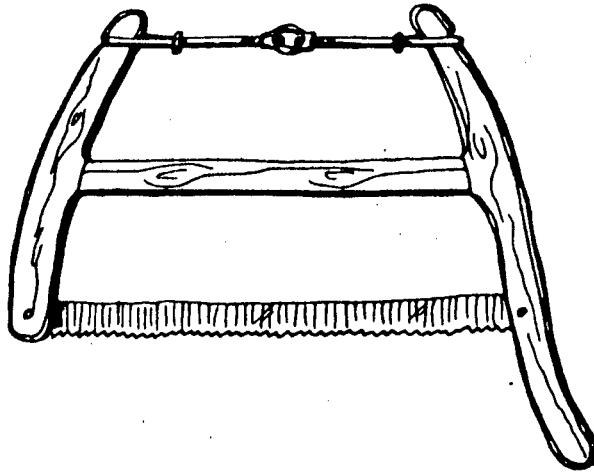
Het ook as kuipsaag, kuilsaag en putsaag bekend gestaan, soms ook as treksaag. Dit is gebruik om planke uit stompe te saag. Hierdie grootste van alle sae het byna onveranderd vanaf Romeinse tye gebly. Die voorkoms en gebruik daarvan is reeds in hoofstuk 24 beskryf.<sup>292)</sup>

Rugsaag (tenon saw):



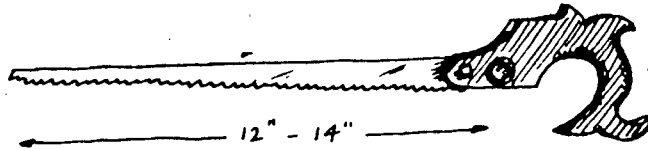
Het ook as kapsaag bekend gestaan. 'n Sterk yster=rug is aan die boonste rand van die lem bevestig. Dit was 'n kort saag met fyn tandjies wat net sekere dikte hout kon deursaag.<sup>293)</sup>

Spansaag :



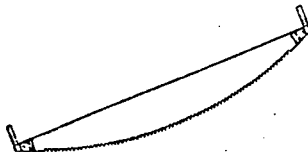
Ook boogsaag, raamsaag, voogsaag of skrobsaag genoem. Dit is die oudste tipe saag. Die saaglem is in 'n raam geplaas. Aan die bokant is 'n dubbele tou of riem gespan met 'n stok in die middel waarmee die lem stywer getrek kon word. Dit verhoed dat die lem heen en weer buig wanneer dit gebruik word. Die lem kon ook gedraai word om gekromde patrone uit te saag. Daarom is dit ook 'n draaisaag genoem.<sup>294)</sup>

Steeksaag :



Ook stootsaag, sleutelhoeksaag, sweefsaag, of oorsaag genoem. Dit is 'n fyn sagie met 'n dun, tapslopende lem en pistoolkolfhandvatsel. Die handvatsel kon ook soos dié van 'n mes gelyk het. Dit is gebruik om 'n ronde gaatjie in hout of die speekholtes in die naaf uit te saag.<sup>295)</sup>

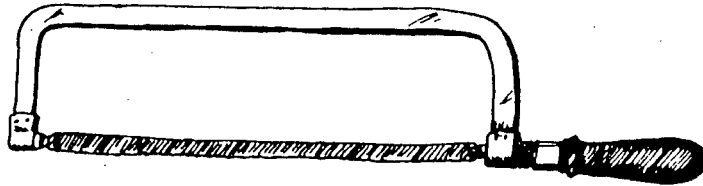
Treksaag :



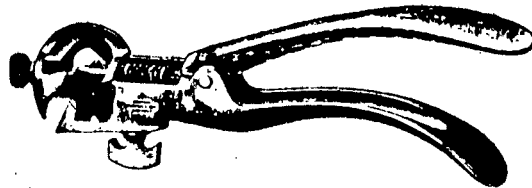
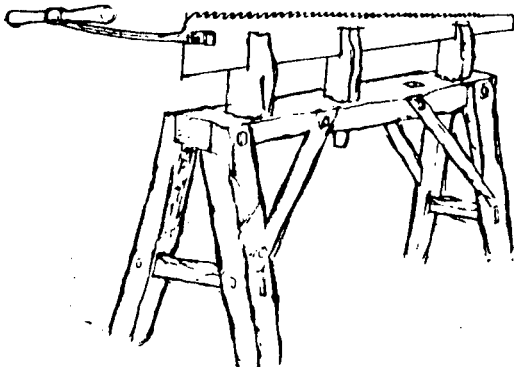
Dit het in die 15de eeu in gebruik gekom. Aanvanklik

het dit 'n reguit lem met twee handvatsels aan weerskante daarvan gehad. Later het die lem 'n magie in die middel gekry. Dit was ongeveer  $1\frac{1}{2}$  m. lank met 'n breë lem en growwe tande. Dit is gebruik om planke uit te saag.<sup>296)</sup>

Ystersaag :



'n Baie voordelige saag wat die koubeitel by baie geleenthede vervang het. Daarmee is koue yster, veral boute en klinknaels, afgesaag. Die lem het klein, fyn tandjies en is in 'n ysterraam geplaas.<sup>297)</sup>



Die meeste werkswinkels het ook oor die gereedskap beskik waarmee die saag skerp gemaak kon word. Dit het bestaan uit 'n saagsitter, ook bekend as 'n saagset n.a.v. die Nederlandse zaagzetter en Engelse saw set. Dit was 'n ysterinstrument waarmee die tande tot die regte hoek gestel kon word. Verder is van 'n halfronde vyl gebruik gemaak. Die saag is m.b.v. 'n saagkramp of -klamp, 'n sterk ysterklamp, vasgeklem as die tande skerp gevyl is. Dit kon ook op 'n bokkie vasgesit word.<sup>298)</sup>

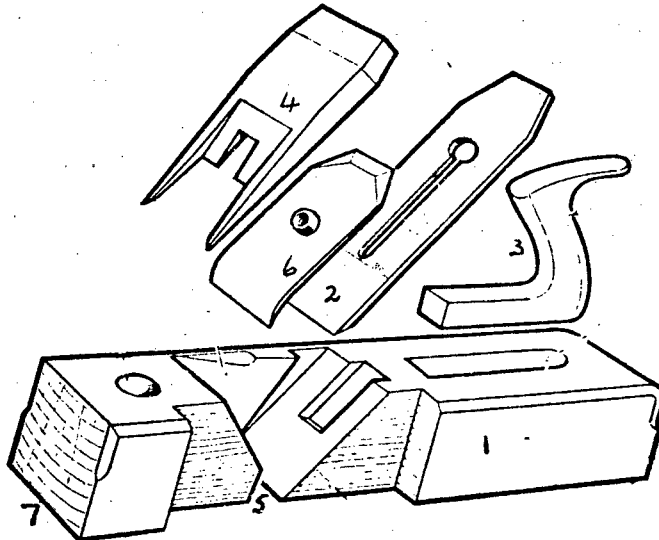
Die ander benodigdhede was 'n saagbok waarop die hout gerus het terwyl dit gesaag is en 'n saagkuil of saagput, 'n gat in die grond, as die kraansaag gebruik is.<sup>299)</sup>

## Skaaf

Die skaaf doen veral drie tipes werk : dit vorm die hout, werk dit tot die regte afmetings af en maak dit glad.

Die Egiptenare het nie die skaaf geken nie. Hulle het klippe en sand gebruik indien 'n stuk hout gladder afgewerk moes word. Die Romeine het die skaaf teen die begin van die Christelike jaartelling egter al geken. Dit het die werk van die beitel tot groot hoogte oorgeneem. Dit is van hout gemaak. Die lem is nie meer as 50% skuins geplaas nie. In die Middeleeue en later is die lem van staal gemaak, wat meegebring het dat dit dunner en platter afgeskuins kon word. Die vroeë skaafmakers het hul produkte uit 'n wye verskeidenheid patrone met die hand gemaak sodat geen twee skawe dieselfde was nie, hoewel hulle tog in die meeste opsigte ooreengestem het. In die 17de eeu het Nederland die leiding in die maak van groot skawe geneem. In die 17de en 18de eeu het 'n groter verskeidenheid skawe in aanvraag gekom a.g.v. die groot veranderings in konstruksiemetodes en versierings in alle tipes houtwerk, veral in inleg en paneelwerk. Baie van die bestaande skawe is verander om by die nuwe gebruike aan te pas. Daar het ook nuwes verskyn, waarvan die skawe met 'n dubbele funksie die belangrikste was. So bv. is 'n gekombineerde tong- en groefskaaf gemaak. In die laaste kwart van die 18de eeu is die skaaf met dubbele lemme uitgevind. Dit het in die 19de eeu in algemene gebruik gekom en is verder ontwikkel deurdat die skaaf self van yster of staal gemaak is. Dit het saamgeval met die verbetering van die metallurgie en masjiengereedskap. Die V.S.A. het die leiding geneem met die maak van staalskawe. Daar is terselfdertyd voortgegaan met die maak van houtskawe, maar beter en harder houtsoort is gebruik en die ontwerp is verbeter. In Suid-Afrika was houtskawe in die 20ste eeu nog in gebruik. Die ysterskaaf het eers later in die eeu toe die wamakersbedryf in sy doodsnikke was, in algemene gebruik gekom. Sover bekend, is alle skawe wat hier gebruik is, ingevoer.<sup>300)</sup>

'n Skaaf bestaan uit die volgende onderdele :



1. skaafblok 2. beitel 3. handvatsel 4. kyl 5. mond 6. keerbeitel  
7. sool.

Skaafblok : Vorm die hoofbalk van die skaaf.

Beitel of lem : Die snykant steek net effens onder die gesig uit.

Handvatsel : Hiermee word die skaaf getrek of gestoot.

Kyl : Hou die beitel en keerbeitel op die regte plek.

Mond of bek : Dit is die opening in die middel van die skaaf waar die beitel en kyl deurkom. Die krulle van die hout wat afgeskaaf word, kom ook hierdeur.

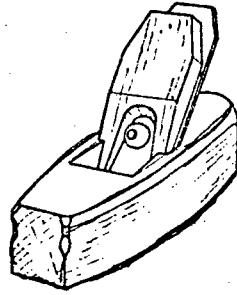
Opleg of keerbeitel : 'n Staalplaat wat bo-op die lem of beitel vaskom en gestel kan word sodat die beitel nie te vas op die hout druk nie.

Sool of gesig : Die gelyk onderkant wat in aanraking kom met die hout wat geskaaf word.<sup>301)</sup>

'n Wye verskeidenheid skawe wat 'n wye reeks take kon uitvoer, is aangetref. Afgesien van die gewone werkbankskawe, was daar ook spesiale skawe vir spesiale take. Daar word hier gekonsentreer op die skawe wat spesifiek in die wamakerswinkel gebruik is.

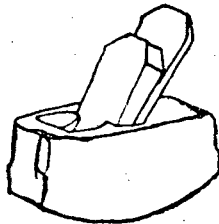


Blokskaaf :



'n Klein, amper vierkantige skaaf, ong. 15 tot 20 cm. lank. Dit is van Hollandse oorsprong en is soms ook 'n smoelplein, moontlik afgelei van die Engelse smooth plane, genoem. Dit is gebruik waar die groot skawe ongeskik was, bv. om die ru kante van breë planke weg te neem, of om hout wat reeds met 'n groter skaaf afge-  
werk is, verder af te werk.<sup>302)</sup>

Holskaaf :



Ook boogskaaf, rondeskaaf of vellingskaaf genoem. Die gesig was rond of konveks gevorm. Dit is gebruik om holstukke, soos die velling, gelyk te skaaf.<sup>303)</sup>

Reeskaaf :



Ook bekend as reisskaaf, grofskaaf, roebankskaaf, langskaaf, strykskaaf of reguitskaaf. Dit is 'n groot, lang skaaf, soms langer as een meter. Dit is gebruik om ruwe houtplanke gereed te maak. Dit het ook as voorloper bekend gestaan, maar in so 'n geval het dit nie 'n keerbeitel gehad soos die ree-  
skaaf nie.<sup>304)</sup>

Skropskaaf :

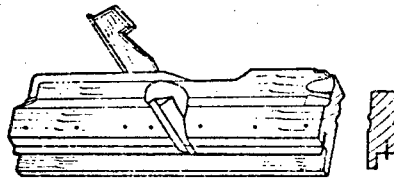


Ook bekend as roffelskaaf, jekpleinskaaf of jukpleinskaaf, n.a.v. die Engelse jack plane. Die beitel van hierdie skaaf was effens gerond sodat baie van die hout op 'n slag weggeskaaf kon word. Daarmee is die ergste grofheid van die hout weggeneem. Dit is ook gebruik om die velling af te werk.<sup>305)</sup>

Soetskaaf : Dit was nie 'n baie lang skaaf nie. Die eenvoudigste tipe uit die 17de eeu was vierkantig met of sonder 'n voorhandvatsel. Dit is gebruik om hout glad af te werk.<sup>306)</sup>

Skawe wat 'n spesifieke doel of taak gehad het, het die volgende ingesluit :

Groefskaaf of ploegskaaf :

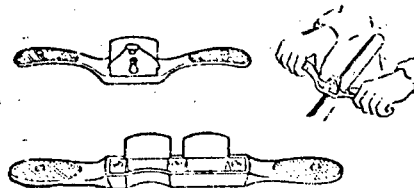


Om 'n slootjie in die hout te skaaf.

Lysskaaf : Vir die uitskaaf van lyste. Verskillende soorte lysskawe afhangende van die tipe lys is aangetref, bv. die eierlysskaaf, die kraallys- of kraal=skaaf, en die raamlysskaaf.

Patroonskaaf : Om patrone uit te skaaf.

Speekskaaf :



Om speke gelyk te maak. Dit is met albei hande hanteer, daarom het dit twee handvatsels. Dit word

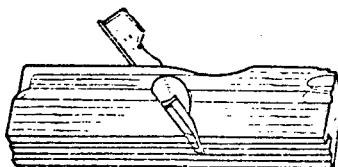
soms met die trekmes verwar. Metaalspeekskawe is eers c.1870 bekend gestel.

Sponningskaaf : Om sponnings uit te skaaf.

Swaelstertskaaf : Om swaelstertvoeë uit te skaaf.

Tong- en groefskaaf : 'n Kombinasieskaaf wat tonge en groewe kon skaaf. Ander kombinasieskawe of uni-versal planes was ook beskikbaar.

Veerskaaf :



Om vere te skawe. Daar was gewoonlik twee soorte, die mannetjie en die wyfie, waarmee die groewe uitgesny is. E.g. het 'n tong en lg. 'n groef gemaak.

Verdieper of verdiepskaaf : Het soos die speekskAAF gelyk.

Voegskaaf : Vir die skaaf van voeë.<sup>307)</sup>

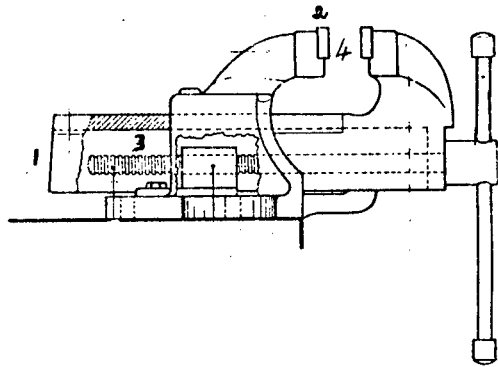
Die skaaf is op die skaafbank, waarvan in elke werkwinkel een was, gebruik. Dit was in die vorm van 'n tafel. Daarop is die hout gelê om geskawe te word. Aan die skaafbank is een of twee houtskroewe bevestig waarmee die hout vasgeklem kon word.<sup>308)</sup>

Skraapstaal



Dit kon 'n stukkie skerp gemaakte saaglem gewees het. Dit is gebruik om 'n houtdeel, soos 'n speek, baie glad af te werk.<sup>309)</sup>

### Skroef (vice)



1. koker 2. lippe 3. veer 4. bek

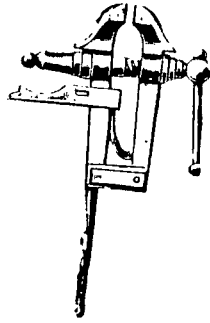
Die skroef was deel van die wamaker se klemgereedskap, maar moet onderskei word van die klamp. Die skroef het bestaan uit 'n koker, 'n ronde buis wat vas aan die agterste lip kom en waarin die draad van die skroef draai; die lippe wat die twee ysterkante is waartussen die voorwerp vasgeklem word (soms gegroef om beter vas te hou, of met hout uitgevoer sodat dit houtdele nie beskadig nie); en die veer wat help om die bek (die opening tussen die twee lippe) oop te hou. Die skroef is aan die werkbank bevestig, of kon op 'n stander gemonteer word. E.g. is 'n bankskroef genoem.<sup>310)</sup> Daar kan onderskei word tussen die volgende skroewe :

Handskroef : 'n Klein skroef wat in die hand gehou kon word.

Houtskroef of houtwerkerskroef :



Die naam dui aan dat die skroef van hout gemaak is, of dat dit deur die timmerman of skrynwerker gebruik is. Dit is op so 'n manier aan die werksbank bevestig dat die bek parallel met die bankoppervlakte was.

Wamakerskroef :

Kon aan die werksbank bevestig of op 'n eie stander, wat 'n boomstomp kon wees, gemonteer gewees het. Dit was 'n groot skroef wat soms ook as werksbank gebruik is. Die bokbalk, velling, ens., is daarin vasgeskroef as dit afgewerk moes word. As die skroef aan die werksbank bevestig is, het die bek b6 die werksoppervlakte uitgesteek.

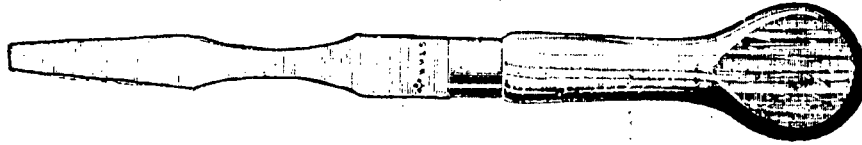
Ysterskroef : Dit kon wees dat die ysterskroef van yster gemaak is, of gebruik is om yster in vas te klem. Dan het dit ook as grofsmidskroef bekend gestaan.<sup>311)</sup>

Elke wamaker het 'n paar skroewe in die werkswinkel gehad wat van bg. soorte kon wees, maar wat ook van verskillende groottes was wat die skroefbekke betref. Dit kon bv. 120 mm. 160 mm. of 200 mm. wees. Hoe korter die skroefbek, hoe korter is die yster- of houtdeel wat daarin vasgeskroef kon word, en andersom.<sup>312)</sup>

Skroef (screw)

Die skroef wat hier onder bespreking is, is 'n ysterpennetjie met 'n kop aan die een kant en 'n draad wat uitloop op 'n skerp punt aan die ander kant. Die kop het 'n kepie in. Dit is gebruik om houtonderdele aan mekaar te hou. Verskillende soorte skroewe is gebruik. 'n Draadskroef is 'n skroef waarvan die hele lengte 'n draad het. 'n Houtskroef is van hout gemaak of is in hout gedraai. Die oogskroef se kop was 'n ronde ogie waaraan iets vasgemaak kon word. Dan is ook 'n platkopskroef, rondekopskroef, skrollskroef en versinkskroef gebruik. Die skrollskroef het baie

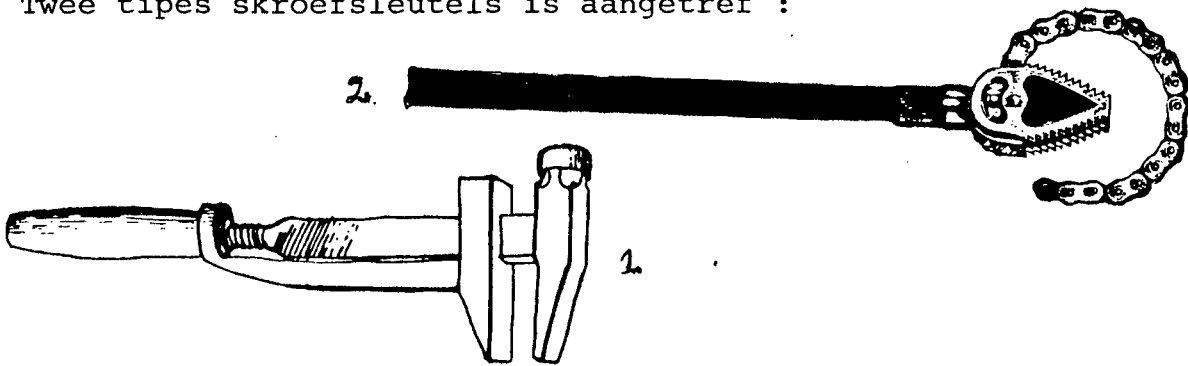
na 'n boutjie gelyk. Die smid het skroewe self gemaak. Die skroewe is met 'n skroewedraaiër ingedraai.



Die wamaker sou 'n verskeidenheid van skroewedraaiërs van verskillende groottes gehad het.<sup>313)</sup>

### Skroefsleutel

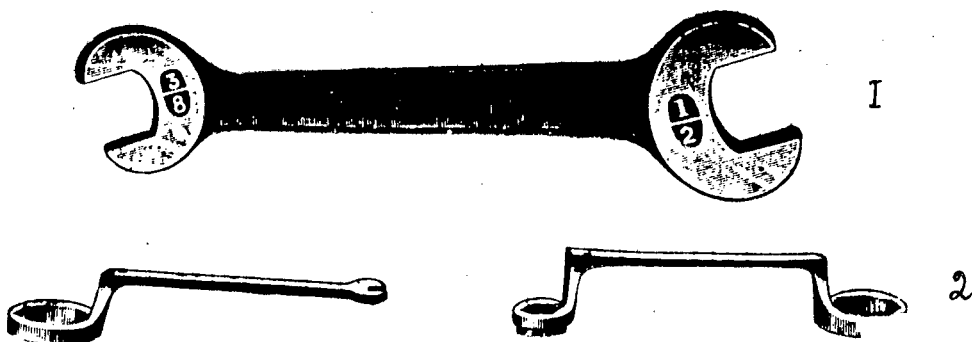
Twee tipes skroefsleutels is aangetref :



1. stelsleutel 2. pypsleutel

- (i) 'n ystersleutel waarvan die bek kon verstel om kleiner en groter boute vas of los te draai. (Engels : wrench). Dit het verskillende name gehad en kon wissel wat grootte en bekvorme betref. Die bekendste benaminge is stelsleutel, skroefhamer en bobbejaan. Die duiwelsbek het ook bekend gestaan as duiwelsklou, kraaibek of aasvoëlbek. Dit is veral gebruik om moere wat baie vas sit, los te draai of om iets te buig. Die name is afkomstig van die vorm van die bek. 'n Ander tipe sleutel was die pyp-sleutel, ook genoem aapstert, krokodil of kettingsleutel. Dit het 'n ketting aan die bek gehad en is gebruik om pype en ronde ysterpale los of vas te draai.

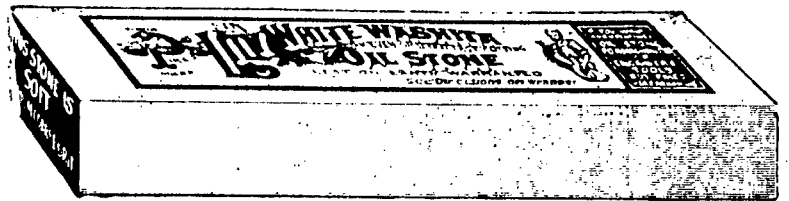
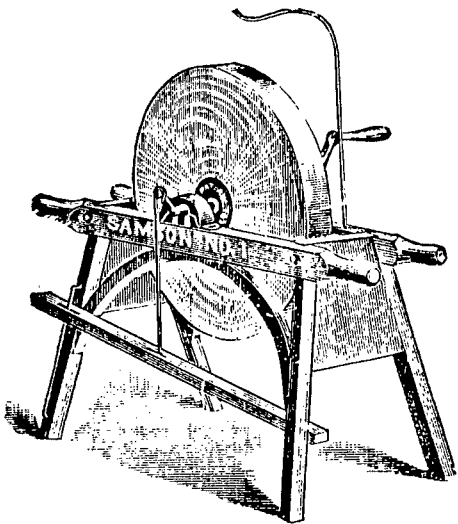
(ii)



1. moersleutel 2. Assleutel

'n Sleutel waarmee moere ingedraai kon word, dus moersleutel. 'n Wye reeks sleutels is in 'n werkwinkel aangetref om voorsiening te maak vir die verskillende groottes moere. 'n Assleutel wat ses- of agtkantig was, is gebruik om asdoppe af te skroef. Die assleutels het by die verskillende tipes aste gepas. Dit is ook 'n kardopsleutel of karsleutel genoem.<sup>314)</sup>

### Slypsteen



2.

1. slypwiël 2. oliesteen

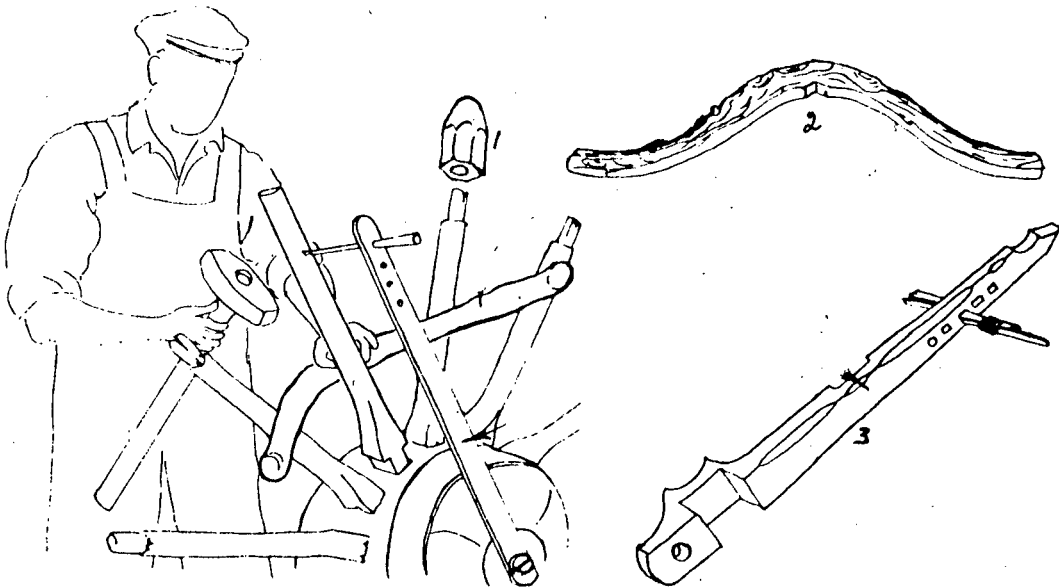
Elke wamaker het verskillende groottes slypstene van sandsteen en in die vorm van wiele gehad om die gereedskapstukke wat kap of sny skerp te maak. Die slypsteen het gou afgeslyt en moes dan vervang word. Die steen moes nat gehou word wanneer geslyp is. Die slypsteen of slypwiël, ook genoem draaisteen, is meestal op 'n slypwiëlstander of -stoel gemonteer wat onderaan 'n bak met water gehad het sodat die wiel in die water loop. Die slypwiël is m.b.v. 'n voetpedaal of slinger, later stoomkrag, aangedryf. In die 20ste eeu is die slypstene van amaril i.p.v. sandsteen gemaak. Met baie slyp het die plat slypkante van die wiel rond afgeslyt. Om dit weer gelyk te kry, is van 'n staalwieletjie

aan 'n handvatsel gebruik gemaak.<sup>315)</sup>

Die ander soorte slypstene wat die wamaker gebruik het, was die handslypsteen of wetsteen, 'n reghoekige slypsteen wat meestal vir messe en beitels gebruik is, en die oliesteen. Die oliesteen is van harde, natuurlike klip of silikonkarbiede gemaak. Olie is daarop gegooi as die gereedskap geslyp word. Die een kant van die reghoekige oliesteen was growwer as die ander kant. Die gereedskap is eers op die growwe en dan op die fyner kant geslyp. Die oliesteen is altyd in 'n toe kissie gebêre, nooit oop nie.<sup>316)</sup>

### Speekgereedskap

'n Aantal gereedskapstukke was nodig om die speek in die naaf en velling te dryf en dit reg te stel. Dit is afgesien van ander stukke soos die hamer wat elders bespreek word.



Speekbeskermstuk(1): 'n Hout- of staalhoed wat oor die speek se kop gepas het waarop geslaan is as die speek in die naaf ingedryf word.<sup>317)</sup>

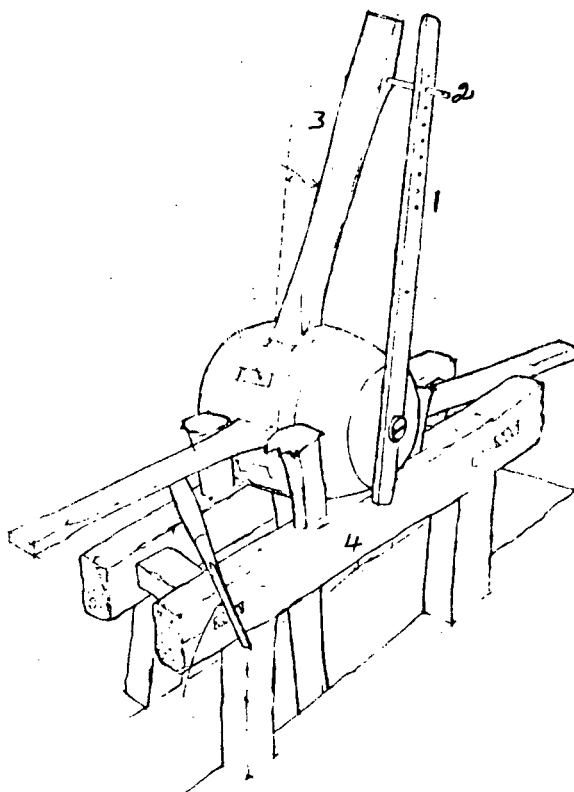
Speekboom(2): Die speek is hiermee tot sy regte hoek getrek nadat dit in die naaf ingedryf is.<sup>318)</sup>

Speekklamp : 'n Jukvormige hout van ongeveer 60 mm. dik. Dit is agter die speek wat ingedryf word en voor die twee

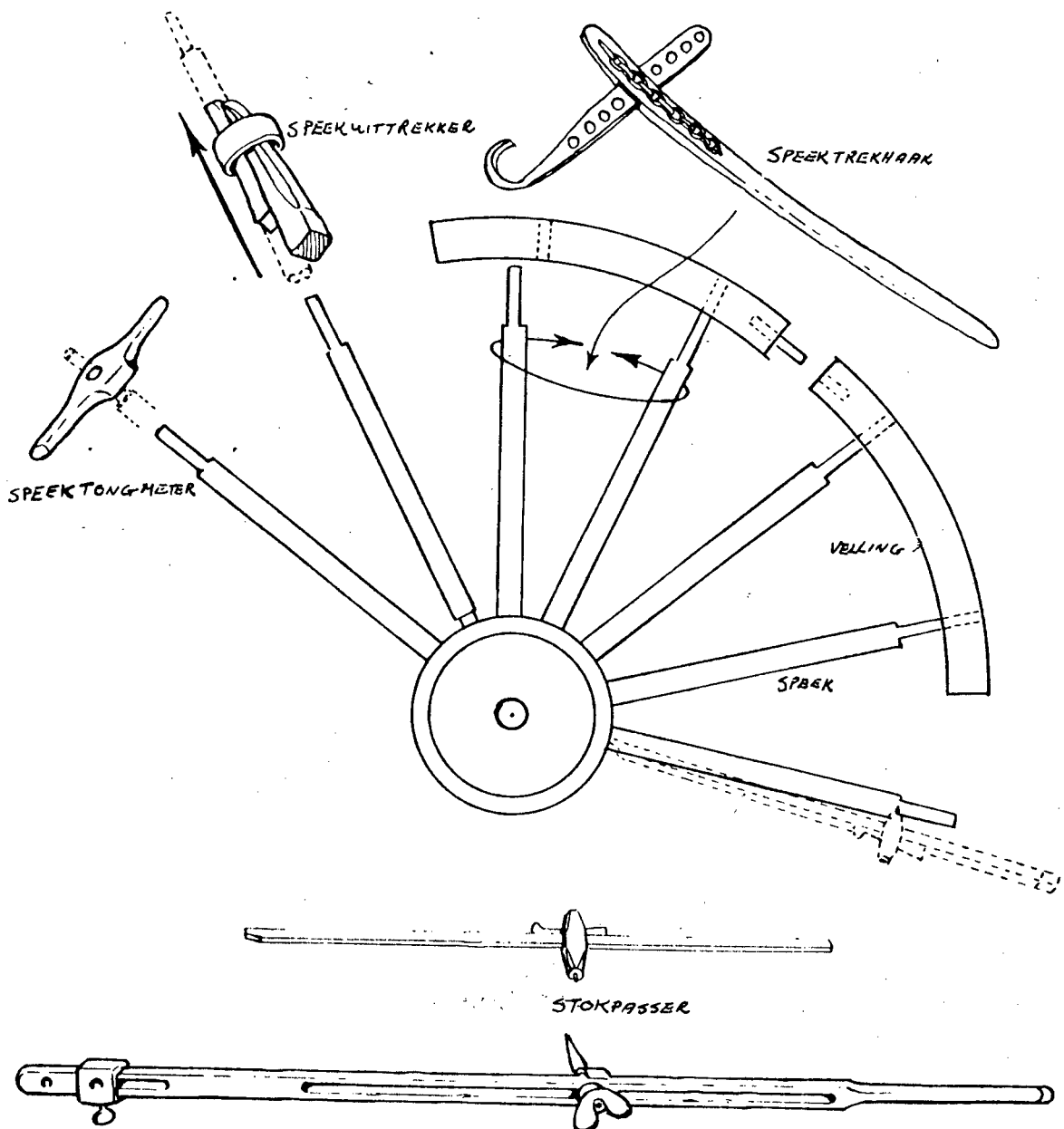


naasliggende speke ingevleg. Deur die speekklamp laer af te slaan is die speek vorentoe gedwing. Om die speek terug te dwing, is die speekklamp andersom ingevleg.<sup>319)</sup>

Speekmaat (spoke set)(3): Ook wysterhout of peilstok genoem. Die wysterhout met sy wysterhoutpen is gebruik "om die speke op te lyn in die naaf", d.w.s. om die komvormigheid van die wiel en die gerigtheid (alignment) reg te stel wanneer die speek in die naaf gedryf word. Die speekmaat was 'n houtplank van ongeveer 650 mm. in lengte waarin gate elke 20 mm. gemaak is. Die onderpunt is in die middel van die naaf vasgebout sodat dit kon swaai. Die wysterhoutpen, (Engels : feeler) wat ook van walvisbeen gemaak kon gewees het, is in een van die gate gestee op 'n hoogte wat ooreenstem met die skouer van die speek. Dan is die lengte van die pen gestel. Die regte afstand is verkry deur die afstand van die voorkant van die naaf tot by die gesig van die speek te meet en daarvan die voorafbepaalde mate van komvormigheid (dish) af te trek. Die pen is dan bevestig. As die speek ingedryf word, moes sorg gedra word dat die speek die pen net raak.<sup>320)</sup>



1. Speekmaat
2. Wysterhoutpen
3. Speek
4. Wielstoel



Speektongmeter (spoke fitter, spoke tongue gauge):

Ook tapmeter genoem. Dit was 'n 160 mm. tot 300 mm. lange hout waarvan die ente tot handvatsels gevorm is en met 'n gat in die middel. Verskillende speektongmeters met verskillende groottes gate is aangehou. Dit is gebruik om die speektong te toets of dit die regte deursnit het.

Speektrekhaak (spoke dog) : 'n Meterlange houtplank met 'n ysterhaak vooraan. Daarmee is twee speke na mekaar getrek sodat hulle in die velling gedryf kon word.

Speekuittrekker (spoke extractor) : Het uit 'n ysterring en drie houtwie bestaan. Daarmee is 'n speek uit die naaf getrek. Die ring is oor die speek geplaas en met die wie verstewig. Deur op die wie te slaan, het die speek losgekom.

Stokpasser (spoke trammel) : 'n 1200 mm. lange stok met 'n beweegbare merkpunt wat op verskillende hoogtes gestel kon word. Dit is gebruik om die hoogte van die speekskouer bō die naaf te meet. Dit is ook 'n wielpaster genoem.<sup>321)</sup>

### Spyker

Dit is 'n ysterpennetjie of stiffie met 'n kop aan die een kant en 'n skerp punt aan die ander kant waarmee planke e.a. houtonderdele aan mekaar bevestig is. Verskillende soorte spykers is gebruik.

Draadspyker : Die gewone, ronde ysterspyker.

Duikerkopspyker : Die kop daarvan het soos dié van 'n duiker gelyk.

Kabinet- of paneelspyker : 'n Dun en kort spykertjie vir die bevestiging van dun houtjies.

Kapspyker : 'n Kort spykertjie met 'n taamlike groot kop om die waterdigting van die wa- of karkap aan die houtwerk vas te spyker.

Nikkelspyker : 'n Klein spykertjie met 'n blink kop wat gebruik is om die bekleedsel aan die kar vas te sit. Dit het hoofsaaklik as versiering gedien.

Platkopspyker : Met 'n groot, plat kop. Dit is ook gebruik om bekleedsel aan die kar vas te sit.

Die smid het vroeër gewoonlik die spykers self gemaak. Later is fabrieksgemaakte spykers in katalogusse geadverteer en ver-

koop, hoewel die smid voortgegaan het om dit te maak.<sup>322)</sup>

### Tang

Die tang is 'n stuk ystergereedskap wat gebruik word om iets mee op te tel, vas te hou, uit te trek of te buig. Elke ambag het sy eie stel tange gehad wat daarby aangepas is. Die wmakers het o.a. die volgende gebruik :

Bouttang : Ook koppiestang genoem. Daarmee is bonte of skroewe vasgevat.

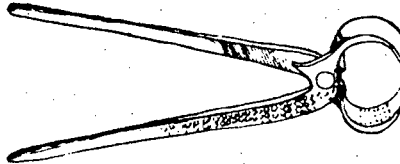
Draadtang :



Het gewoonlik 'n geriffelde, plat bek. Aan weerskante van die bek het die tang openinge gehad om die draad af te knip. Draad kon ook met die tang vasgevat word.

Handtang : Basies was alle tange handtange. Daarmee is ook bedoel die gewone tang wat deur almal gebruik kon word.<sup>323)</sup>

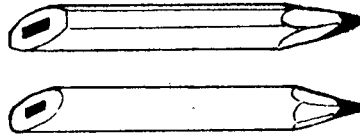
Knyptang (pincers):



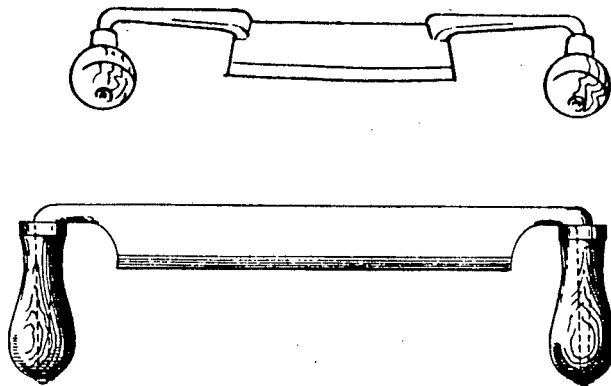
Het 'n ronde bek met skerp kake. Daarmee is spykers uit hout getrek of draad en spykers geknip.<sup>324)</sup>

Lunstang : Die luns is daarmee vasgevat.

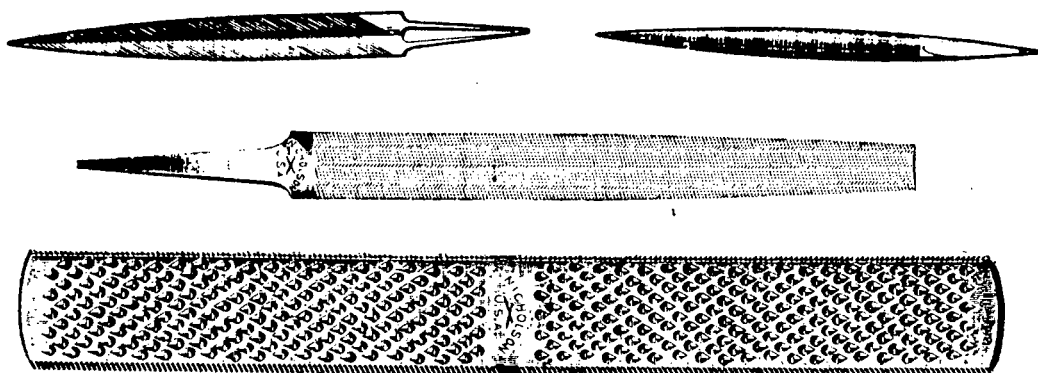
Watang : 'n Groot, sterk tang wat by die wa gebruik is.<sup>325)</sup>

Timmermanspotlood

Die potlood is meestal in samehang met die duimstok gebruik. Die vroëere potlode was basies dieselfde as dié wat vandag nog voorkom. Daar is ook gebruik gemaak van 'n ribbelhoutjie, ook streepyster genoem, 'n skerppuntige ysterpennetjie waarmee 'n lyn getrek is waarlangs 'n plank gesaag moes word.<sup>326)</sup>

Trekmes

Die trekmes, ook snymes genoem, is 'n baie ou stuk gereedskap. Dit is reeds 1000 n.C. gebruik. Vir die wamaker was dit onontbeerlik. Daarmee is alle oortollige hout verwyder om die wa ligter te maak. Ook vellings, speke en disselbome is daarmee afgewerk. Die trekmes van die wamaker het 'n dun, plat en reguit lem van 160 mm. tot 320 mm. lank gehad. Aan die ente was handvatsels. By gebruik word dit na die hanteerder toe getrek. Dit was 'n kuns om daarmee te werk. Die handigheid van die wamaker daarmee was iets om te aanskou, 'n ware kuns. Die wamaker het baie lief geword vir die trekmes waarmee hy sy ambag geleer het, en hy het verkies om deurgaans daarmee te werk. Die trekmes word dikwels met die speekskaaft verwar. Die ooreenkoms lê eintlik net daarin dat albei handvatsels op die ente van die lem het en dat dit na die hanteerder toe getrek word. Die trekmes was saam met die byl en dissel van die belangrikste gereedskapstukke van die vroeë wamaker.<sup>327)</sup>

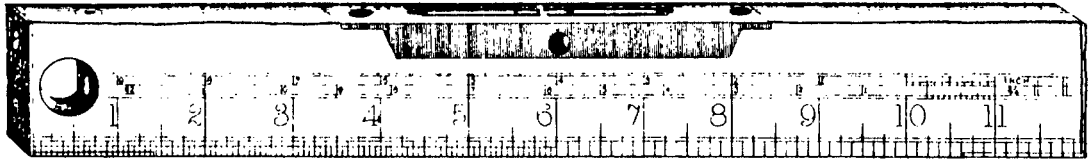
Vyl/Rasper.

Die vyl is 'n stuk ystergereedschap waarvan die oppervlaktes bo en onder met klein tandjies bedek is. Dit is gebruik om hout, yster, ens. te vorm en glad te maak, dus as afrondingsinstrument. Dit is 'n baie ou stuk waarvan die basiese ontwerp oor duisende jare dieselfde gebly het. Aanvanklik is dit met die hand gemaak, maar teen c.1862 het masjinerie die werk oorgeneem. Hierdeur het standaardisasie moontlik geword. Die voorkoms van vyle is vandag baie verskillend, maar aanvanklik was daar net 'n paar soorte waarvan die belangrikste die platvyl, halfrondevyl, platen-skuinsvyl, driekantvyl, vierkantvyl en rondevyl, of rotstertjie, was. Die tande het van grof tot fyn gewissel. Elkeen het sy spesifieke gebruik gehad. Die driekantvyl is o.a. gebruik om 'n saag skerp te maak. Die halfrondevyl is veral baie vir algemene werk gebruik. Die rasper was 'n growwe vyl. Die verskil tussen 'n rasper en 'n vyl lê in die grofheid van die tandjies maar ook in die gebruik daarvan. Die rasper is net vir houtafwerking gebruik, terwyl die vyl op hout en yster gebruik kon word.<sup>328)</sup>

Wamakersbrandstaaf

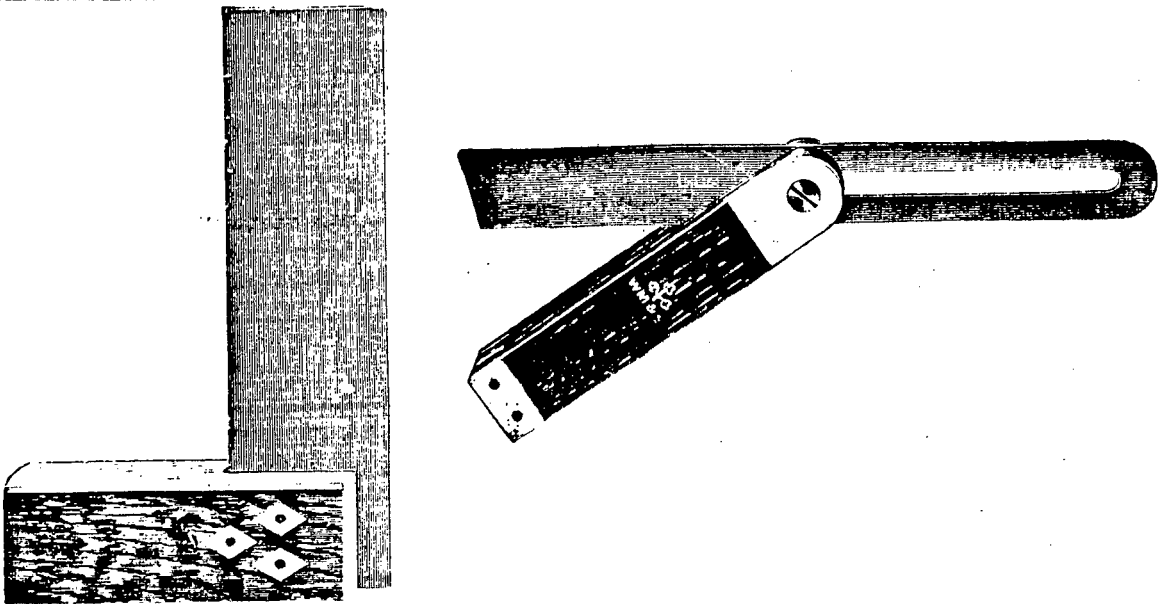
Dit was 'n lang ysterspyker of priem wat deur wamakers gebruik is om klaargeboorde gate te vergroot en growwighede weg te brand. Baie keer het klante gevra dat gate uitgebrand moet word omdat dit die hout seël en verhinder dat boue roes. Die staaf het gewoonlik taps geloop, was vierkantig met 'n dwars handvatsel.<sup>329)</sup>

### Waterpas



Die waterpas bestaan uit 'n lang houtraam met 'n glasbuisie gevul met 'n vloeistof in die middel van die raam ingebou. In die glasbuisie is 'n lugblasie. Met die waterpas is gekyk of 'n stuk hout gelyk is. As die lugblasie in die middel van die glasbuisie is, is die hout waterpas. Die ry, 'n lang dun plank met gelyk kante, is ook gebruik om te sien of 'n stuk hout heeltemal gelyk is. Dit is ook 'n ryhout genoem.<sup>330)</sup>

### Winkelhaak



Die winkelhaak, ook winkelhak genoem, is gebruik om reguit lyne in die lengte of dwars oor 'n plank te trek. Dit is ook gebruik om te sien of 'n plank haaks is of om hoeke uit te meet. Die vroegste tipes was net twee gelyk stukke hout aan mekaar verbind. Die twee mees algemene winkelhake was die L-vormige en die swaaihaak waarvan die bene kon verstel. Met die swaaihaak kon velings o.a. op maat getrek word.<sup>331)</sup>

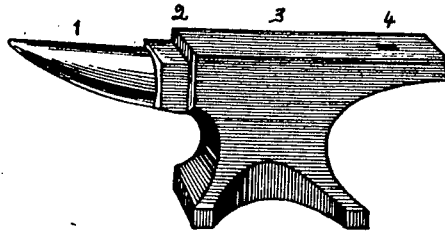
### 25.3.0 Die grofsmid se gereedskap

Die grofsmid kon en het ook in 'n groot mate self in sy gereedskapbehoefte voorsien. Daar was egter heelwat stukke wat hy nie kon maak nie, maar moes aankoop. Die grofsmid was vir sy krag en vinnige oog bekend. Sy gereedskap moes dus sterk en maklik hanteerbaar wees.

Baie van die gereedskap van 'n grofsmid is tyeloos. Heel moderne stukke lyk nog byna net soos dié van twee of meer eeue gelede.

Die mees algemene gereedskapstukke in 'n smidswinkel was die volgende :

Aambeeld :



1. horing 2. bors 3. baan 4. gat

Die aambeeld, ook aambyl genoem, is 'n swaar ysterblok waarop metale gesmee word. Dit bestaan uit 'n horing, bors, baan, gat en staan op 'n aambeeldblok wat verkieslik 'n houtstomp moet wees aangesien dit die veerkrag verbeter. 'n Aambeeld met 'n baie skerp punt is 'n spirak genoem.<sup>332)</sup>

Die aambeeld dateer uit Bybelse tye. Eintlik is dit net so oud soos die grofsmidsberoep self. Verskillende lande het vir hulle goeie aambeelde bekend geraak. Dit was veral die Sweedse aambeelde wat as die beste beskou is, hoewel die Engelse ook bekend was as vervaardigers van goeie aambeelde. Die V.S.A. het teen die middel van die 19de eeu 'n eie aambeeldmark gevestig. Al die aambeelde wat in Suid-Afrika gebruik is, is ingevoer.<sup>333)</sup>



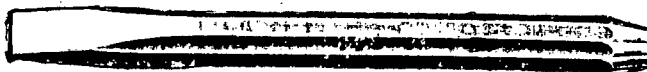
Verskillende aambeelde van verskillende groottes het voorgekom. Hulle kon van ongeveer 40kg. tot 150kg. weeg. In baie gevalle het smede meer as een aambeeld gehad. 'n Goeie aambeeld is gekenmerk deur goeie veerkrag.<sup>334)</sup>

Die posisie van die aambeeld in die smidswinkel was baie belangrik. Alleenlik ondervinding het geleer waar die beste plek was. Die lengte van die smid se tree van die middel van die aambeeld tot by die middel van die vuurherd was die uitgangspunt. Dit was belangrik dat die aambeeld gerieflik naby aan die vuurherd moes wees sodat verhitte yster nie kans kan kry om af te koel voordat dit gesmee is nie. Die ideale hoogte van die aambeeld was wanneer die baan net-net die kneukels van die smid se hand geraak het. Dit het die smid in staat gestel om nie onnodig te buk of sy arm te lig nie.<sup>335)</sup>

#### Beitel :

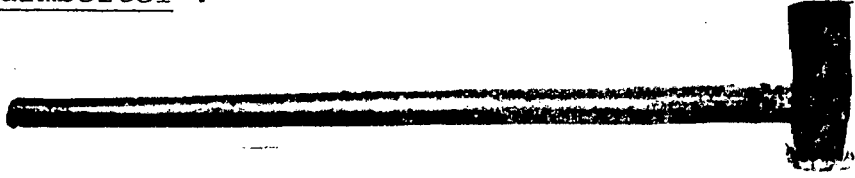
Die beitels wat die smid gebruik het om yster mee deur te kap, nl. die koubeitel en warmbeitel, het hy meestal self gemaak. 'n Stuk staal is skuins geslaan en getemper. Dit is verhit, in olie gestee en dan vinnig in water afgekoel. Dan moes dit 'n grys kleur hê.<sup>336)</sup>

#### Koubeitel :



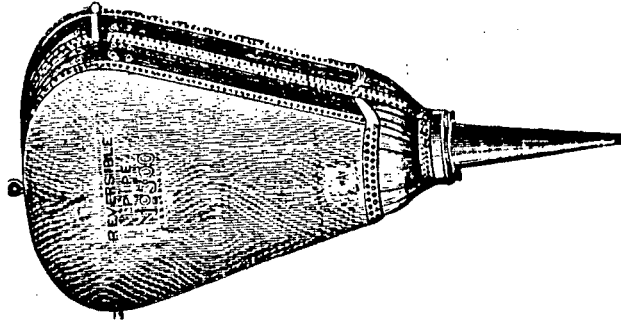
Die mees algemene beitel van die smid waarmee hy koue yster deurgekap het. Dit is met die hand houvas terwyl met 'n hamer daarop gekap is. Die wig van die koubeitel was breed met 'n afskuinsing van 60°. Dit was swaarder as die warmbeitel. Die punt kon verskillende vorms hê, nl. 'n plat-, dwars-, diamant- of rondepunt.<sup>337)</sup>

Warmbeitel :



Om warm yster deur te kap. Dit het 'n steel gehad waaraan dit vasgehou is terwyl die beitel met 'n hamer gekap word. Daarom is dit ook die steel=beitel genoem. Die warmbeitel se wig het 'n afskuinsing van 30° gehad. Dit was 3cm. tot 8cm. breed.<sup>338)</sup>

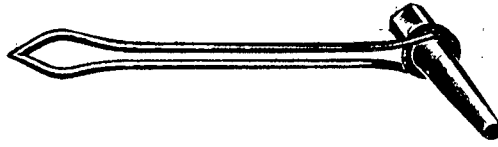
Blaasbalk :



Die blaasbalk is 'n werktuig wat gewoonlik bestaan het uit twee hartvormige plate of blaasie wat opmekaar geplaas is met voubare leer tussenin, en een of twee handvatsels agteraan, om deur saampersing lug uit te drywe en die vuur aan te blaas.<sup>339)</sup> In 'n smidswinkel is gewoonlik 'n groot blaasbalk by die vuurherd ingebou. Handblaasbalke is ook aangetref. "Om blaasbalk te trek" was moeilike werk, volgens Solomon.<sup>339)</sup>

In 1879 is die maatskappy Buffalo Forge Co. deur ene William F. Wendt in Buffalo, V.S.A. gestig. wat begin het om draagbare blaasbalke te maak. Die voordeel daarvan was dat kole bespaar is, dit onnodig was om 'n groot vuurherd te bou, en dit maklik verskuif kon word. Dit het egter nie by die groot wamakerswinkels in Suid-Afrika inslag gevind nie.<sup>340)</sup>

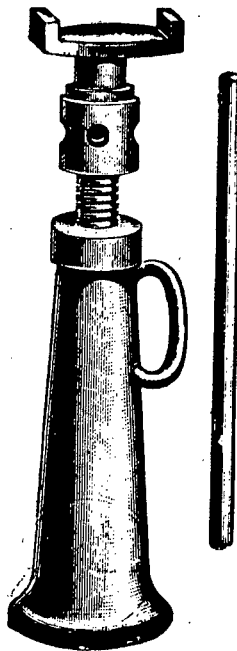
Deurslag :



Die deurslag, ook pons genoem n.a.v. die Engelse punch, is gebruik om 'n gat in warm metaal te slaan. Dit is met die hand vasgehou, of dit kon 'n steel hê. Al die deurslae was taps so= dat die gat wyer geword het hoe dieper die deurslag ingeslaan is. Reeds gemaakte gate kon ook daarmee vergroot word, terwyl penne uitgedryf kon word. Ronde, vierkantige of ovaalvormige deurslae van verskillende groottes is aangetref. 'n Versink=deurslag om bulte se koppe in te laat, het ook voorgekom.<sup>341)</sup>

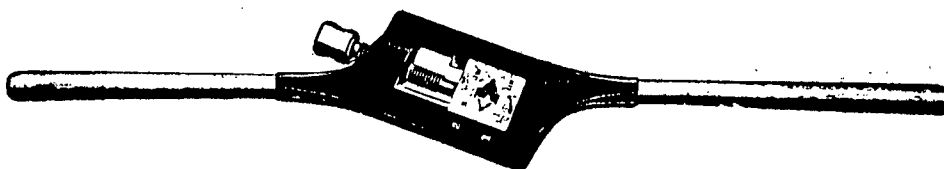
Die dryfyster (drift) is in samehang met die deurslag gebruik. Waar die deurslag meestal gebruik is om 'n gat te maak, het die dryfyster dit vergroot en gevorm. Die koevoet, 'n lang gevormde ysterstaaf met 'n skerp punt, kan ook as 'n soort deurslag beskou word.<sup>342)</sup>

Domkrag :



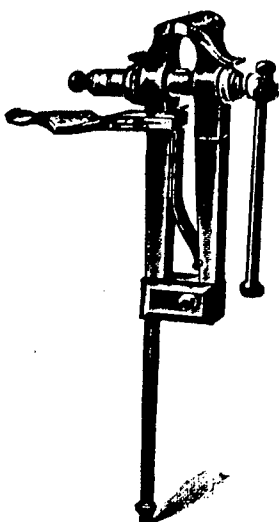
Ook ligter genoem. Dit was van yster en is gebruik om swaar voorwerpe op te lig.<sup>343)</sup>

Draadsnyer :



'n Stuk ystergereedschap wat gebruik is om die draad van 'n bout of moer te sny, 'n noodsaaklikheid omdat die smid sy eie bonte en moere gemaak het. Dit het ook bekend gestaan as 'n kloek, moersnyer, sny-yster of tapsnyer.<sup>344)</sup>

Grofsmidskroef :



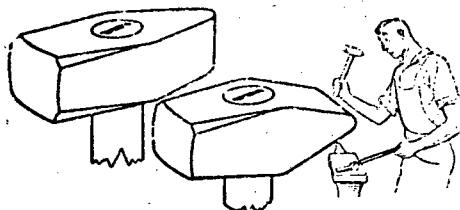
Het naby die vuurherd en aambeeld gestaan sodat die warm metaal vinnig daarheen geneem kon word. Die warm yster is daarin vasgeklem sodat die smid albei hande vry gehad het om te werk. Dit was 'n swaar ysterskroef. 'n Ligter skroef is vir kleinere werk gebruik.<sup>345)</sup>

Grofsmidstander :

Die Engelse het dit die second man genoem. Dit het naby die vuurherd gestaan. Besonder lang stukke yster het daarop gerus terwyl dit verhit is. Dit was 'n soort ysterbok wat op drie bene gestaan het, ook 'n kneggie genoem.<sup>346)</sup>

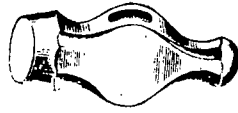
Hamer :

Die grofsmid was grootliks afhanklik van die gebruik van 'n hamer. Dit was meer as net 'n verlenging van sy arm, die stuk gereedskap waarmee hy die metaal moes vorm. Die voorkoms van die hamer het afgehang van die doel waarvoor dit gebruik is, maar as 'n smid 'n hamer koop en daarvan hou, sou hy dit vir die meeste van sy werk gebruik het. Die hamer wat dus wel gebruik is, het van die voorkeure van die smid afgehang. Daardie hamer het deel van die smid geword. Hy sou nie toelaat dat iemand anders dit gebruik nie, net soos hy nie 'n ander man s'n sou gebruik nie. Die smidshamers het gewissel van ligte grofsmidshamers tot die swaarder voorhamers. Die smid het self die kleiner hamers met kort handvatsels gebruik en sy handlanger die voorhamer.<sup>347)</sup>

Handsmeehamer :

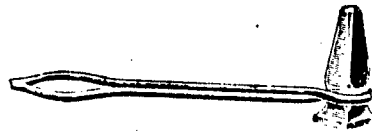
Is vir algemene smeewerk gebruik. Dit kon slaanvlakke van weerskante hê wat die hamer se lewensduur verleng het. Die slaanvlak van 'n smeehamer was altyd konveks sodat daar nie ringmerke op die metaal geslaan word nie. Die kop het verskillende vorms gehad. Die dwarspenhandhamer was een van die belangrikstes. Die kop van hierdie hamer was aan die een kant wigvormig en aan die ander kant konveks. Die pengedeelte is gebruik om metaal te rek of om 'n groef uit te werk. 'n Reguitpen- en balpenhamer is ook aangetref. E.g. hamer se pen het parallel met die steel geloop, terwyl lg. se pen in die vorm van 'n bal was.<sup>348)</sup>

Klinkhamer :



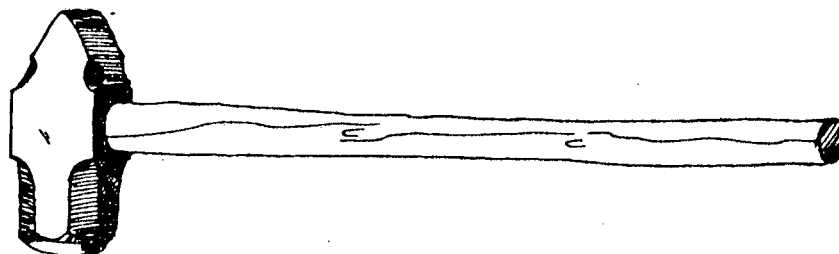
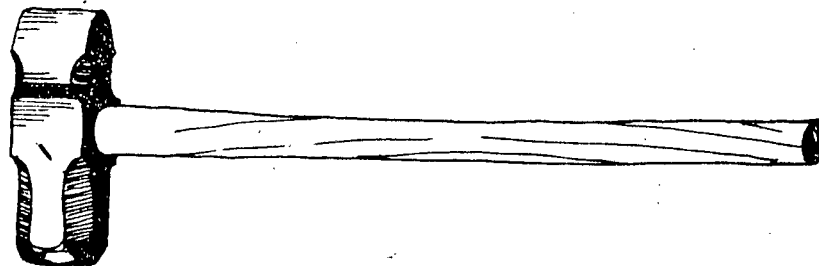
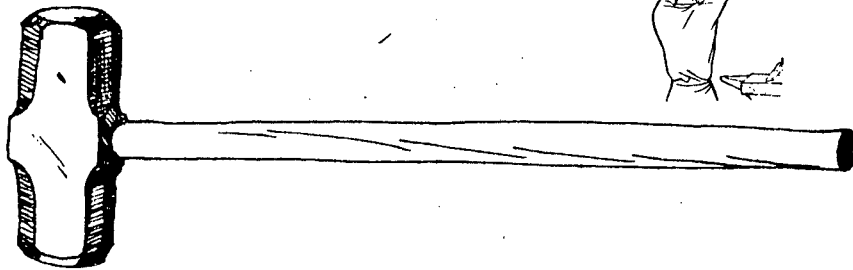
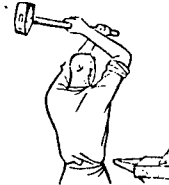
Het net soos die handhamer gelyk, maar die pen was kleiner. Dit was ideaal vir die vasklink van naels en ligte smeewerk. Dit is ook 'n bolhamer genoem as dit nie 'n pen gehad het nie, maar 'n bol.<sup>349)</sup>

Plet- en sethamer (flat=  
ters and set hammer):



Hoofsaaklik 'n stuk gereedschap om yster plat of glad te maak. Daarmee is die metaal geplet om die werk so glad moontlik te kry.<sup>350)</sup>

Voorhamer :



Die swaarste en grootste hamer van die grofsmid en een van die eerste stukke wat die handlanger moes leer hanteer. Dit het van 2kg. tot 10kg. geweeg en die steel was ongeveer een meter lank. Dit het 'n agt-kantige kop gehad met dikwels slaanvlakke aan weerskante of 'n slaanvlak aan een kant en 'n dwars of reguit pen aan die ander kant. Dit het ook as 'n dryfhamer bekend gestaan. Die dwarspenvoorhamer, d.w.s. 'n hamer met 'n dwars pen aan die een kant, het ook bekend gestaan as 'n slaanhamer, steunhamer en kortsteelvoorhamer. Dit was 'n ligter tipe voorhamer van ongeveer 2kg. met 'n kort steel. Dit is gebruik om op die sethamer te slaan wanneer 'n stuk metaal met lg. geplet is. Die swaar slae van die voorhamer sou die metaal kon beskadig.

Vele ander hamers het voorgekom, wat vir verskillende take gebruik is, o.a. die beitelhamer waarvan die een kant skerp was sodat yster deurgekap kon word, en die deurslaghamer wat 'n deurslag aan die een kant gehad het.<sup>352)</sup>

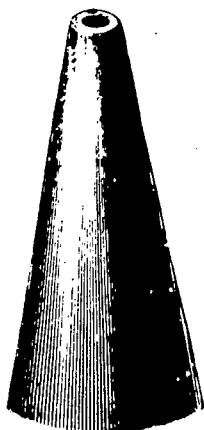
#### Klouyster :

Ook spykertrekker genoem. Dit is 'n ysterpyp met 'n ystervoet onderaan en 'n ysterstaaf binne-in waarmee spykers uit planke getrek is.<sup>353)</sup>

#### Kolebalie :

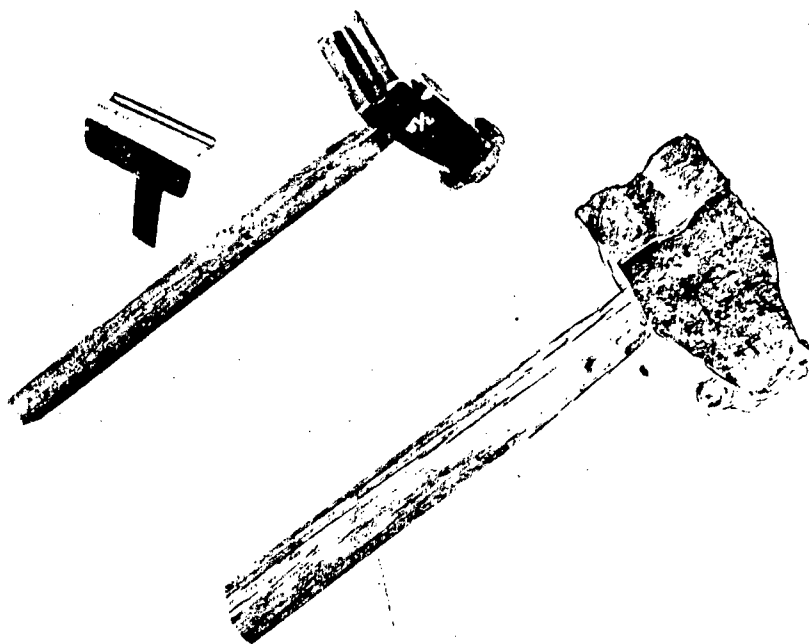
'n Groot houtbalie waarin die kole gehou is en wat naby die vuurherd gestaan het. Die kole in die balie is gereeld nat-gegooi. Klam kole is aan die buitekant van die vuur gepak om te keer dat die vuur nie versprei nie.<sup>354)</sup>

Ringhoring (mandrel) :



Ook bekend as vormyster of naafbandpen. Daar is ook daarna verwys as 'n suikerbrood, heel moontlik omdat die vorm daarvan aan dié soort gebak herinner het. Dit was van potyster, hol en kegelvormig. Dit is gebruik vir die finale afmeting van ronde voorwerpe soos hoepels, naafbande, ens. Die naafbande en hoepels is eers op die aambeeld ruweg gebuig, dan verhit, op die ringhoring geplaas en tot sy regte vorm gehamer. Om 'n spesifieke grootte ring te kry, het die smid die ringhoring met 'n stukkie seepsteen gemerk en die ring tot daar gehamer.<sup>355)</sup>

Saal :



Ook bekend as smee(d)saal, staalvorm, saalblok, saalaambeeld, en vormblok. Dit was deel van die vormgereedskap van 'n smid.



Dit is gebruik om stukke yster af te rond of om groewe, skouers en alle soorte versinkings in warm yster te vorm. Die saal, wat dus verskillende vorms aangeneem het afhange van die doel waarvoor dit gebruik is, het deel van die aambeeld uitgemaak. Daarom het dit 'n as gehad wat in die gat van die aambeeld gepas het. Volhamers het ook deel van die vormgereedskap uitgemaak.<sup>356)</sup>

Smidsboor :

'n Ysterboor wat gate in yster kon maak. 'n Ysteropruimer is ook gebruik om die gat wat geboor is, skoon te maak.<sup>357)</sup>

Smidsvyl :

Ook genoem ystervyl. Dit was 'n taamlieke groot vyl met fyn tandjies, heelwat fyner as dié van 'n houtrasper.<sup>358)</sup>

Tang :

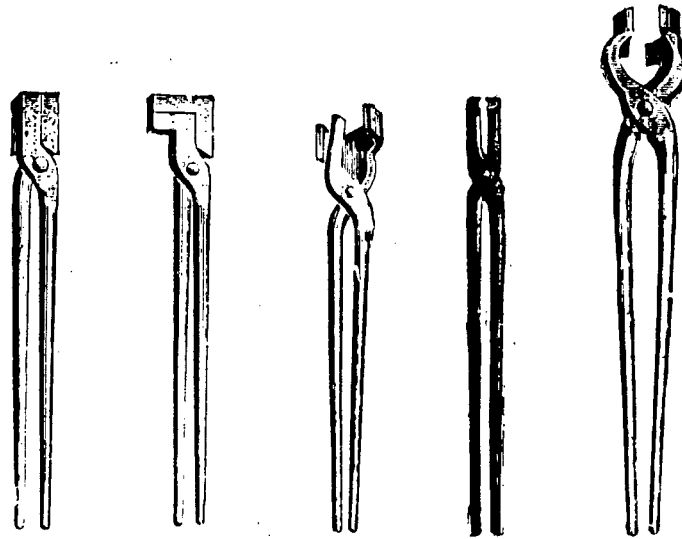
Tange was noodsaaklik vir die smid wanneer met warm metale gewerk is. Die grofsmid het tradisioneel nie baie tange gehad nie. Die paar wat voorgekom het, moes vir baie doeleindes gebruik word. Indien die smid egter 'n tang vir 'n spesifieke doel benodig het, sou hy self 'n hegstuk maak wat hy dan aan 'n bestaande tang gesmee het.

Soos die kuns van smeerwerk deur die jare gevorder het, het die smid nuwe en spesiale tange begin ontwerp. Sommige smede het tot 75 tange besit, afhange van die werk wat hy gedoen het.

Die tange is saam met die saals, volhamers en sethamers in 'n gereedskaprak naby die aambeeld en vuurherd gehou. Die rak was meestal 'n ysterreling waaroor die tange gehaak is.<sup>359)</sup>

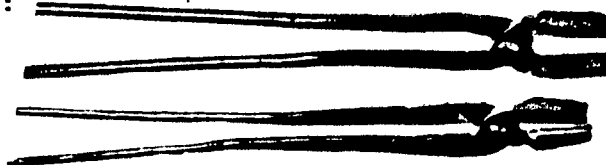
Die smidstange kan in drie kategorieë verdeel word :

(i) Vuurtange :



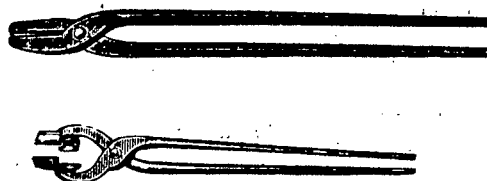
Ook paktange of smidstange genoem. Dit is by die vuurherd en aambeeld gebruik om warm yster mee te hanteer. 'n Wye verskeidenheid is aangeref, afhangende van die tipe of vorm van die yster wat gehanteer moes word.

Plattang :



Om platysters te hanteer. Verskillende plattange is gemaak om verskillende diktes yster te vat. Hulle is dus aangepas om vierkantige, reghoekige, of plat stukke yster te hou. Solomon het na plattange as platysters verwys.

Holbektang of rondetang :



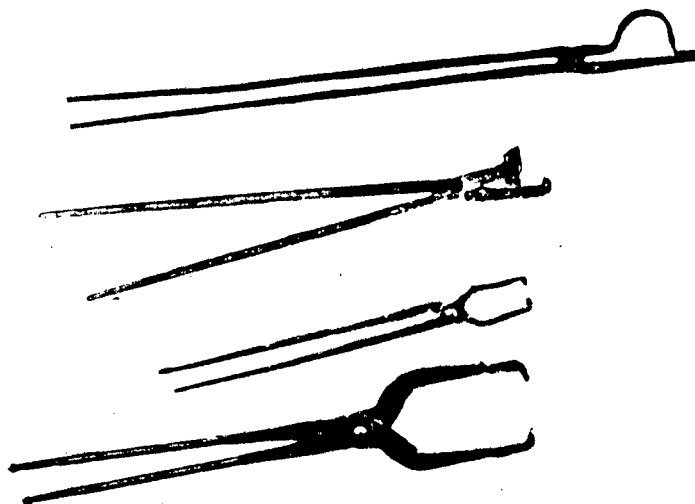
Om ronde ysters te hanteer.

Naaftang :

Om naafbande te hanteer.

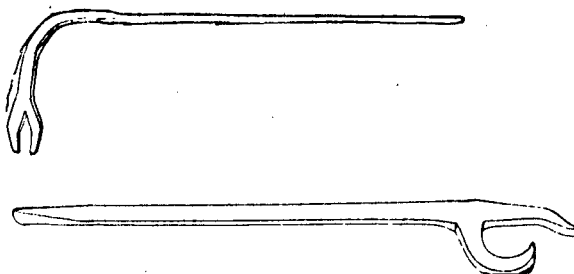
Die bekke van ander tange was vierkantig, gebuig, reghoekig of halfrond.

(ii) Opteltange :



Om enige tipe yster mee op te tel. Die kloue van hierdie tange was gebuig om dit groter veerkrag te gee.<sup>360)</sup>

(iii) Trekhake :



Om wabande op die vellings te plaas. Dit is in drieë gemaak sodat die verhitte band deur drie mense uit die vuur gelig kon word om dit op die wiel neer te sit. So 'n trekhak was ongeveer een meter lank met gevurkte punte. Een van die tande van die vurk is om die kant van die band gehaak terwyl die ander tand teen die velling gedruk het om sodoende die band oor die velling te trek.<sup>361)</sup>

Die smid het ook tange gebruik om koubetels of sethamers vas te hou as gate gemaak is.<sup>362)</sup>

### Vuurgereedskap

Sekere stukke gereedskap was nodig om vuur te maak :

#### Graaf :

Om die kole op te gooi of te verwyder.

#### Vuuryster :

Ook stookyster genoem. Daarmee is die vuur losgemaak of kole gekrap.

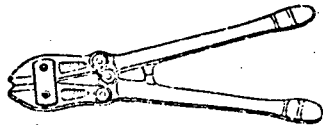
#### Ysterhark :

Om die klinkers uit te hark of ou kole uit te krap.<sup>363)</sup>

#### Waterbalie :

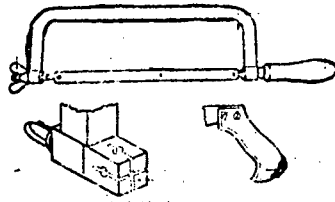
Die waterbalie was onontbeerlik in 'n smidswinkel en moes byderhand wees om warm ysters in af te koel. Dit het dus ook naby die vuurherd en aambeeld gestaan.<sup>364)</sup>

#### Ysterknipper :



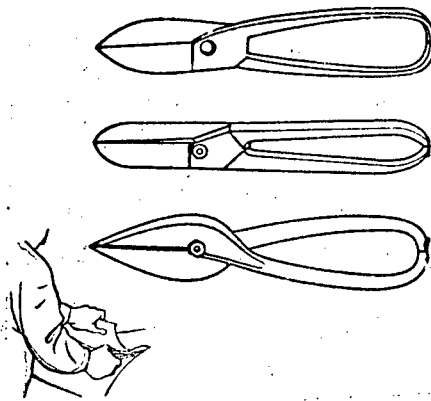
Baie sterk en groot ysterskêr met lang handvatsels wat gebruik is om draad, ysterskroewe en boutjies deur te knip.<sup>365)</sup>

Ystersaag :



'n Skerp sagie met klein ystertandjies wat in 'n sterk ysterraam bevestig is. Daarmee kon boute, spykers, ens., deurgesaag word.<sup>366)</sup>

Ysterskêr :

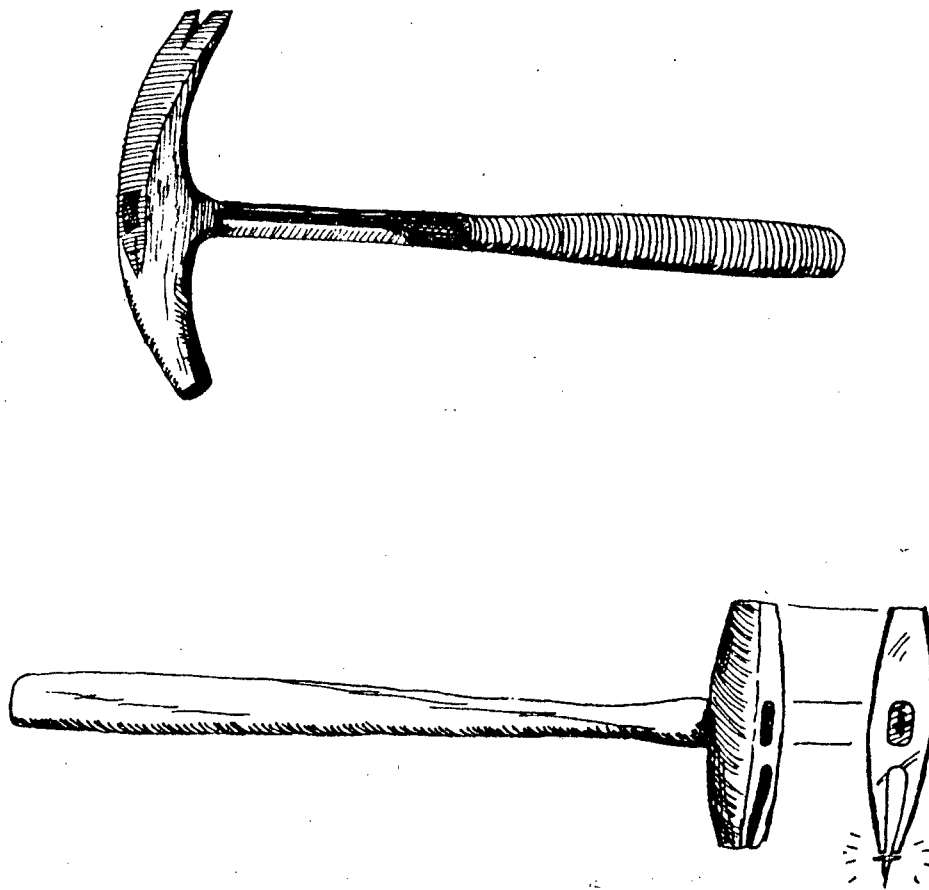


'n Sterk skêr waarmee dun ysterplate deurgeknip is.<sup>367)</sup>

#### 25.4.0 Bekleërsgereedskap.

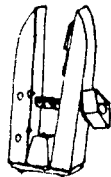
Hoewel daar heelwat gereedskapstukke was wat die bekleër met sy ander ambagskollegas gedeel het, was daar tog dié stukke wat uitsluitlik deur hom gebruik is.

##### Bekleërshamer :



Dit was gewoonlik 'n liggewig-hamer met 'n lang kop, 'n klein ronde slaanvlak en 'n klou aan die end van die dwarspen. Dit is gebruik om die leer aan die rytuig vas te nael. Sommige van die koppe was gemagnetiseer. Die bekleër het dan daarmee die spykers wat hy vasgeknyp het, uitgehaal en ingeslaan sonder om dit met die hand te hou.<sup>368)</sup>

Bekleërsklamp :



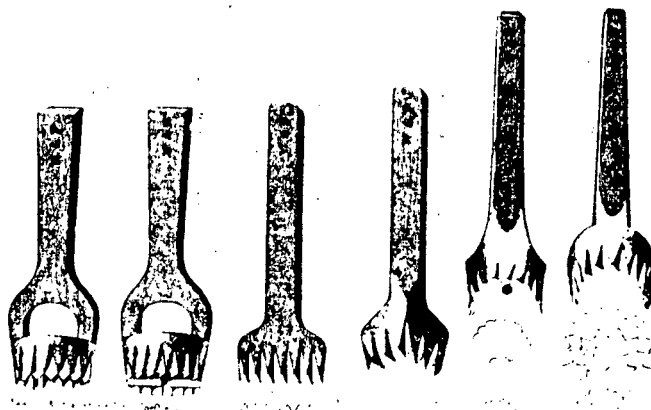
Dit is van twee sterk houte gemaak. Die bek is m.b.v. 'n bout na mekaar toe getrek. Die bekleër sou minstens twaalf klampe gehad het om die leer vas te hou terwyl dit aan die metaalrame van die spatbord vasgewerk moes word.<sup>369)</sup>

Bekleërstang :



Die vorm van die bek was òf reghoekig òf geboë. Die tang moes stewig kon vasvat. Dit is gebruik om oortreksels oor die vulsel te trek voordat dit vasgenael is.<sup>370)</sup>

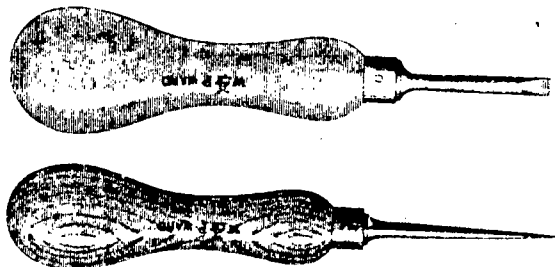
Deurslag :



Die bekleërs het 'n uittanddeurslag (pinking punch) gebruik. Dit was 'n deurslag met tandysters wat reguit, V-vormig of

half rond kon wees. Dit is gebruik om versieringsontwerpe in die leer uit te kap.<sup>371)</sup>

Els :



Is gebruik om gate in die leer groter te maak, om gate in hout te maak, of om sterk materiaal eers te steek voor 'n naald gebruik is. 'n Driekantige els wat voorgekom het, is 'n breddal genoem n.a.v. die Engelse bradawl. Die Nederlandse woord was bros. 'n Sny-els is ook gebruik. Dit het soos die breddal gelyk, behalwe dat die kante voor by die punt skerp was sodat die werksman 'n draad gare daarmee kon afsny.<sup>372)</sup>

Holpyp :

Is gebruik om gate deur die leer te slaan. Dit kan dus as 'n soort deurslag gesien word.<sup>373)</sup>

Naaimasjien :

'n Baie sterk en swaar trapmasjien wat die bekleërs gebruik het om leer vas te werk.<sup>374)</sup>

Naald :



Verskillende groottes en lengtes naalde is aangetref. 'n Naald kon tot 360 mm. lank wees. Daarmee is die materiaal vasgework.<sup>375)</sup>

Ploegmes :

'n Baie skerp mes wat in 'n ysterraam vaskom. Dit werk op die=



selfde beginsel as 'n kruishout. Die bekleër het dit gebruik om reguit stroke leer te sny.<sup>376)</sup>

Steekpen :

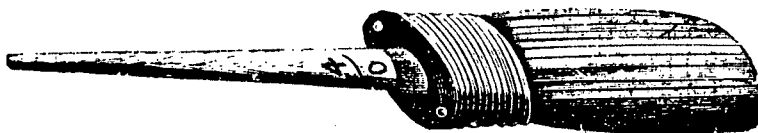


Ook rugpen genoem. Dit was 60mm. tot 100mm. lank met 'n ronde oog. Dit is bv. in die sitting gesteeek om die bekleedsel vas te hou terwyl dit uitgemeet en vasgewerk is.<sup>377)</sup>

#### 25.5.0 Die skilder se gereedskap

Die skilder se gereedskap was relatief min in vergelyking met dié van die ander vakmanne.

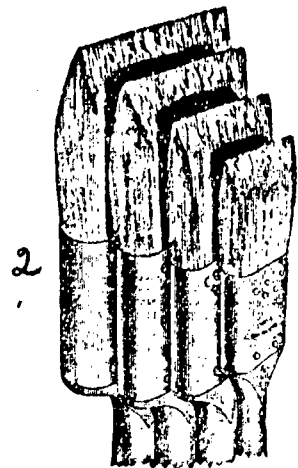
Kwas :



1



3



2

1. raamkwas 2. verniskwas 3. grondlaagkwas

Die kwas en penseel was die skilder se belangrikste stukke gereedskap. Soos verwag kan word is 'n groot verskeidenheid aangetref. Die kwaste kan onderskei word na gelang van die vorm, die materiaal waarvan dit gemaak is, asook die grootte daarvan of die tipe verf wat daarmee aangewend is.

- (i) Vorm : Die gewildste vorms was ovaal, rond en plat. Die ronde kwas is gebruik om die grondlaag op die bak aan te wend.
- (ii) Materiaal : Die kwaste is van verskillende soorte hare gemaak wat geskik was vir spesifieke tipes verfwerk. Kameelhaar was geskik om kleure aan te bring; Europese dassiehaar vir delikate verfwerk op klein panele; Franse wit varkhaar in 'n ovaalvormige kwas om groot panele te vernis, aangesien dit 'n goeie hoeveelheid vernis kon hou; oshare uit die ore vir penkwaste, uitstekend om swaar kleure op wadele aan te wend. Die hare moes met 'n sekere soort sement of gom asook met klinknaels aan die steel bevestig word.
- (iii) Tipe verf : Kwaste is dikwels vernoem na die tipe verf wat daarmee aangewend is, bv. die Verniskwas : Ook lakkwas genoem. Dit kon plat, ovaal of rond wees en het afgeskuinste werkdele gehad.
- Lymkwas : om lym op hout aan te bring.
- Teerkwas : om teer aan te wend.
- (iv) Grootte : Hoe groter die kwas was, hoe groter die oppervlak wat daarmee geverf is.

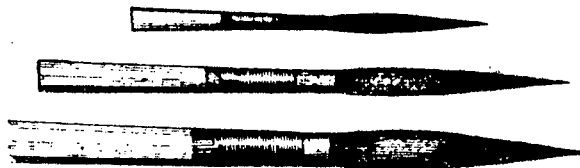
Die belangrikste kwaste wat die meeste gebruik is, was die raamkwas (sash tool), grondlaagkwas en verniskwas. Volgens Solomon is die ronde raamkwas gebruik om die blommetjies op die wa te verf. 'n Groot kwas, genoem die stoffer, is gebruik om stof van die rytuig te verwyder voordat dit geskilder is.<sup>378)</sup>

Penseel :

'n Tipe kwas wat die skilder gebruik het vir lyne, strepe en letters. Dit is gemaak van sabelhaar en kameelhaar. Lg. was die goedkoopste en dus gewildste tipe haar. Die nadeel was egter dat dit sagter as sabelhaar was. Varkhaar is ook gebruik.

Die hare is aan verskillende skagte van verskillende groottes geheg. Die skagte kon van hout, veer of ystervarkpen wees. Vere is ook as pensele gebruik. Die pensele is in verskillende groottes gemaak. Dit is met nommers van een tot twaalf aangedui. In M.M. Steytler en Kie. se katalogus het die verskillende groottes pensele ook name, nl. goose, duck, crow en lark.

Letterpenseel :



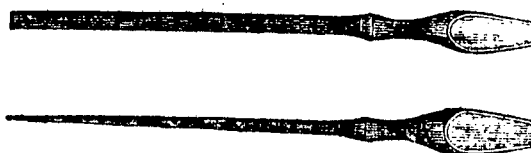
Is meestal van sabelhaar gemaak. Dit het 'n ronde, gepunte werkdeel gehad.

Streepenseel :



Dit was rond. Die hare moes minstens 5cm. lank wees. Was die hare te lank, sou dit omkrul; met te kort hare sou 'n reguit lyn nie verkry kon word nie. Die streepenseel is gebruik om strepe mee te trek.

Swaardpenseel :

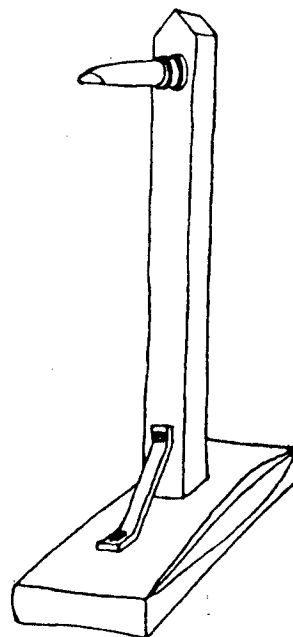


Ook dolkpenseel genoem. Die swaardpenseel het die ronde streeppenseel vir fyn strepe vervang. Die skilder het meestal hierdie tipe penseel self gemaak om by sy behoeftes te pas. Waar die ronde streeppenseel se hare almal ongeveer 5cm. lank was en in 'n bondel aan die skag vasgesit is, was die swaardpenseel se hare afnemend in lengte en is dit aan 'n klein houthandvatsel geheg. Die swaardpenseel is met sy skerpkant gebruik. Net die helfte van die werkdeel het aan die oppervlakte geraak wat belyn moes word. Die lengte van die lyn is bepaal deur die druk op die penseel. Die werkdeel kon net 'n sekere hoeveelheid verf absorbeer. Hoe harder daar dus op die penseel gedruk is, hoe meer verf is vrygelaat en korter was die lyn.

#### Versieringsbelyningspenseel :

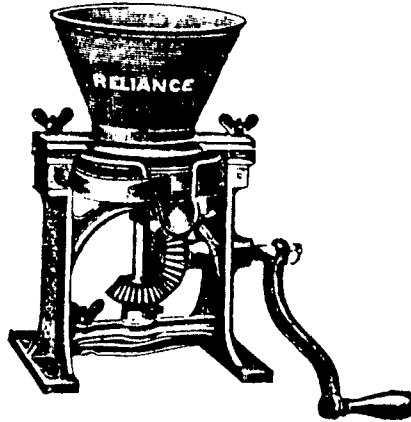
Het soos die streeppenseel gelyk, behalwe dat die hare 1cm. korter was met 'n lang houthandvatsel.<sup>379)</sup>

#### Verfbok (painting horse) :



'n Houtstander met 'n as waaraan 'n wiel gehang is om geverf te word.<sup>380)</sup>

Verfmeul :



'n Klein ysterhandmeuletjie wat baie soos die gewone koffiemeul lyk. Dit is gebruik om uitgedroogde koeke verf te maal sodat dit opnuut gebruik kon word.<sup>381)</sup>

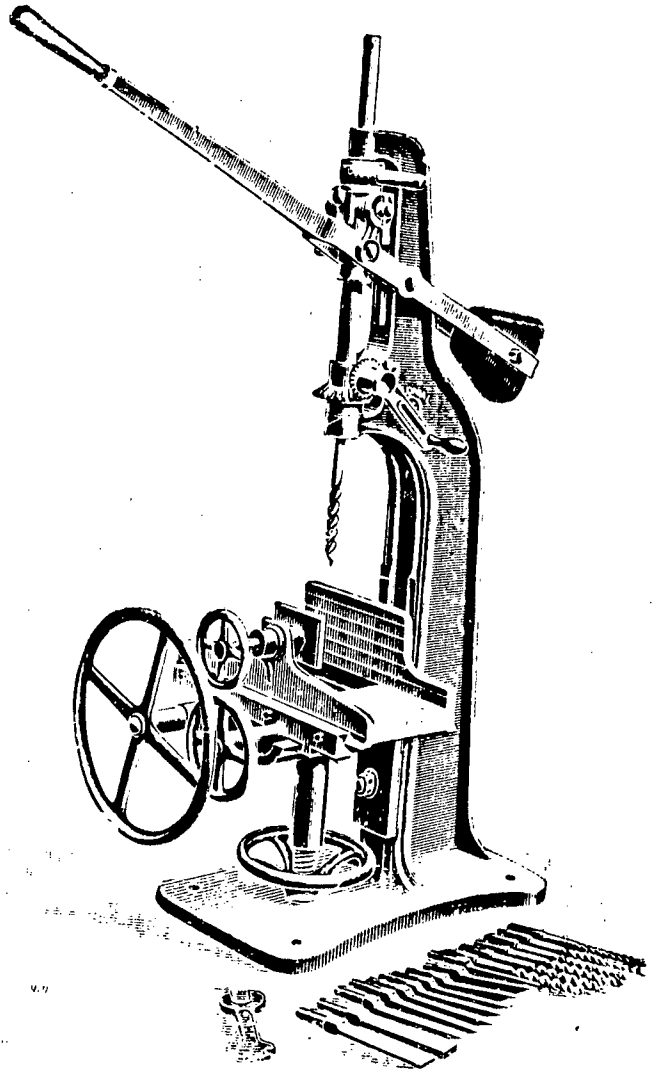
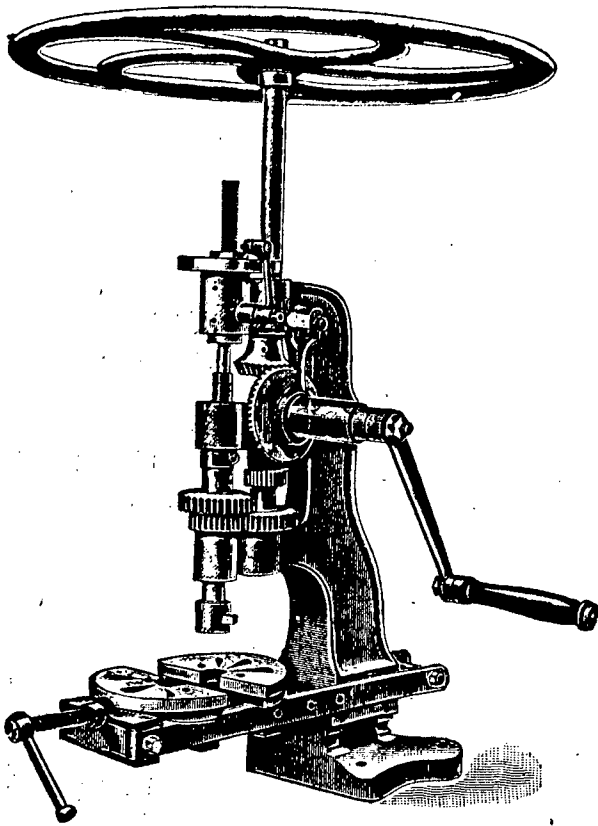
Wielpen :

'n Lang, skerp ysterpen wat horisontaal in 'n paal vaskom en gebruik is om 'n as te vorm vir 'n wiel wat "streepgetrek moet word."<sup>382)</sup> Dit het m.a.w. dieselfde funksie as die verfbok vervul.

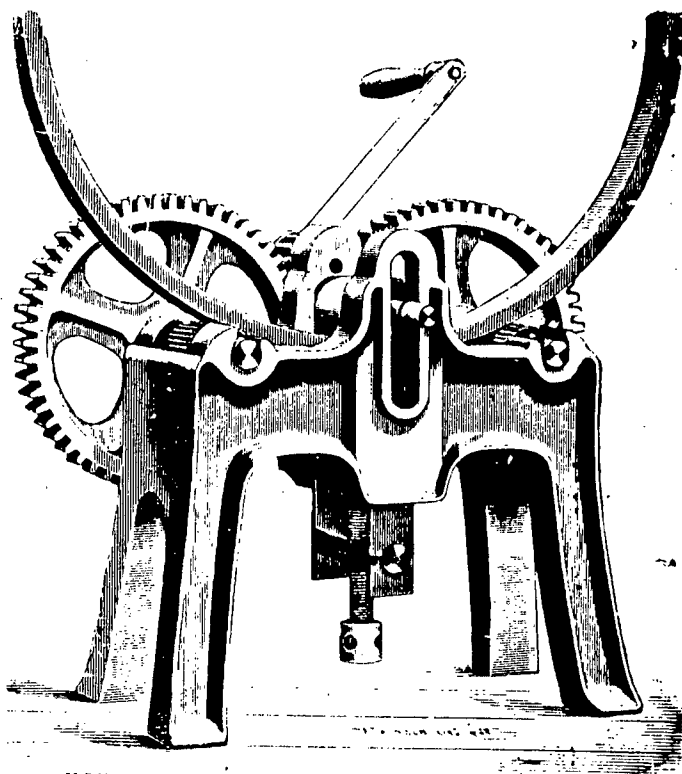
25.6.0 Masjinerie deur wamakers en smede gebruik.

Masjiene om wamakers en smede se werk te vergemaklik, dateer reeds uit die laaste jare van die 18de eeu toe handaangedrewe masjinerie ontwerp is. Stoomaangedrewe masjinerie is sedert die 1880's in die Paarl gebruik. Teen die einde van die 19de eeu het nog meer soorte hand- en kragaangedrewe masjinerie verskyn. Hierdie masjinerie het die Paarl teen 1904 bereik toe die meeste groot wamakersfabrieke dit ingevoer het. Die Amerikaners het die leiding geneem in die ontwerp en bemaking van die nuwe masjinerie.<sup>383)</sup>

Boormasjien :



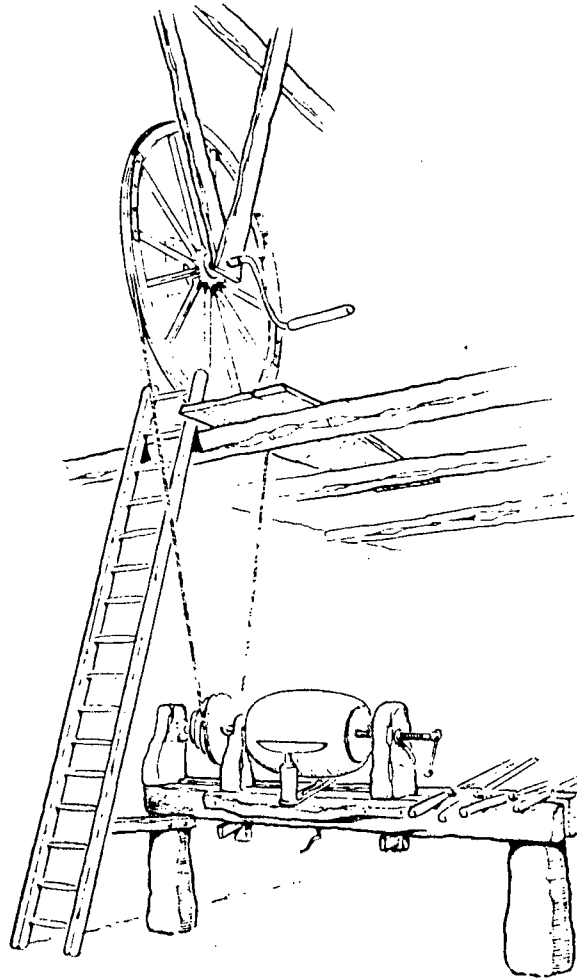
'n Vertikale masjien wat met die hand of krag aangedryf kon word. Die masjien wat met die hand aangedryf is, is 'n vertikale masjien=handboor genoem. Daarmee is gate in hout of yster geboor. Dit kon ook as 'n stapmasjien gebruik word. 384)

Buigmasjien (tyre bender) :

Plat stroke yster kon hiermee gebuig word. Dit was veral vir die wielmakers tot groot hulp. Dit was hand- of krågaangedrewe. Dié masjien was van die rollertipe. Dit is op 'n ysterstander gemonteer. Die waband is oor twee rollers gevoer wat gerat en getand is om die band te rol, terwyl 'n derde roller in die middel die waband buig. Hierdie roller is afgeforseer tussen die ander twee in. Dit kon gestel word om die verlangde kurwe te verkry. Dit was ook verstelbaar om verskillende diktes en breedtes ysterbande te hanteer. Die spoed kon ook gestel word. Die eerste deel van die waband moes eers met die hand gebuig word voordat dit in die masjien gevoer is. Daarna is die slinger egalig gedraai terwyl die band deur die masjien gaan. Sorg moes gedra word dat die band gelyk deurgaen, anders kon die masjien dit verbuig en daardeur miskien 'n swak plek veroorsaak.<sup>385)</sup>

Draaibanke :

Naafdraaibank (pole lathe) :



Op 'n stewige paal wat van vloer tot plafon gestrek het, is 'n groot wiel vertikaal bevestig. Dit is van 'n handvatsel voorsien. Die wiel, wat as aandrywing vir die draaibank gedien het, het 'n groef in die velling gehad waarin 'n riem geloop het. Ongeveer 5m. van die groot wiel af op die grond en by die draaibank, het die riem om 'n kleiner wiel geloop. Twee mans het die handvatsel aan die groot wiel gedraai om die draaibank in werking te stel. Hierdie tipe draaibank is ook in Swellendam gebruik. Die draaibank wat Solomon in die Paarl gebruik het, is deur 'n perd aangedryf. Die perd was ingespan aan 'n disselboom gekoppel aan 'n rat en het in die rondte geloop. Die rat was weer aan die draaibank gekoppel. 386)



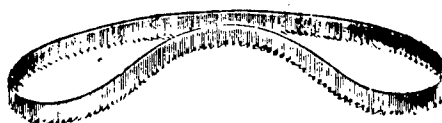
Speekdraaibank (spoke lathe) :

Met dié draaibank is op die patroon van 'n speekmodel van staal, speke uitgedraai. 'n Reghoekige stuk hout is in die draaibank vasgesit en m.b.v. beitels is die speek volgens die staalmodel afgewerk. Nawe kon ook daarmee uitgesny word. Die masjien is met stoomkrag en later met elektrisiteit aangedryf. Die firma Thom en Verster het so 'n draaibank gebruik.<sup>387)</sup>

Roome maak melding van 'n ystermasjien wat gebruik is om nawe te maak. Hy noem dit 'n maal. Ongelukkig kon nie meer inligting daarvoor gekry word nie. Dit was heel moontlik ook 'n draaibank.<sup>388)</sup>

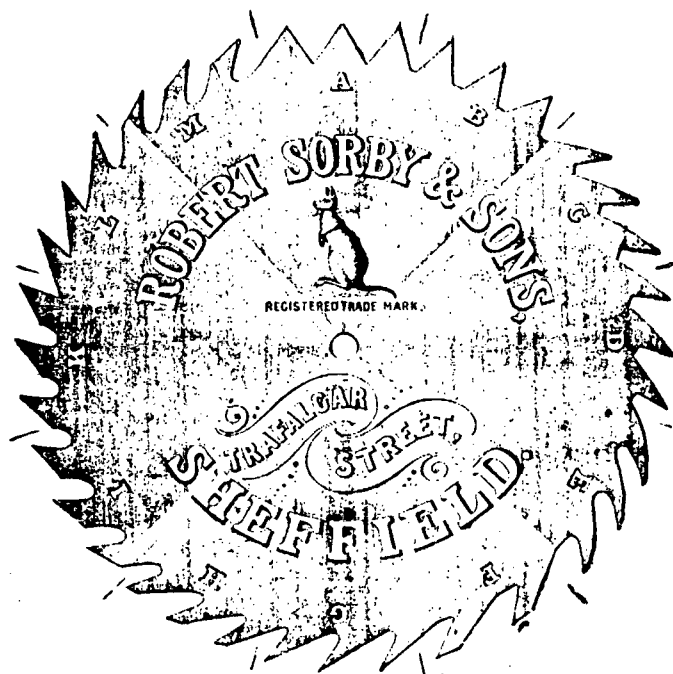
Saagmasjien

Ook saagbank genoem. Twee soorte het voorgekom :

Bandsaagmasjien :

'n Bandsaag is 'n dun, buigbare staalband met skerp tandjies wat om 'n wiel aan die bopunt van die saagbank en 'n wiel aan die onderpunt geloop het. Dit is vir enige uitsnywerk gebruik. As dit handaangedrewe was, het die handlanger die slinger gedraai terwyl die wamaker die saagwerk gedoen het. In die groot wamakersfabrieke is dit met stoomkrag aangedryf.

Sirkelsaagmasjien :



Ook rondesaagmasjien of rondesaagbank genoem. Die masjien saag d.m.v. 'n ronde, getande staalwiel. Dit is veral gebruik om stompe in planke op te saag.<sup>389)</sup> Hierdie tipe saagmasjien is in 1883 soos volg geadverteer :  
 "One plane circular saw bench with cast iron table and saws complete, 60in. long and 30in. wide."<sup>390)</sup>

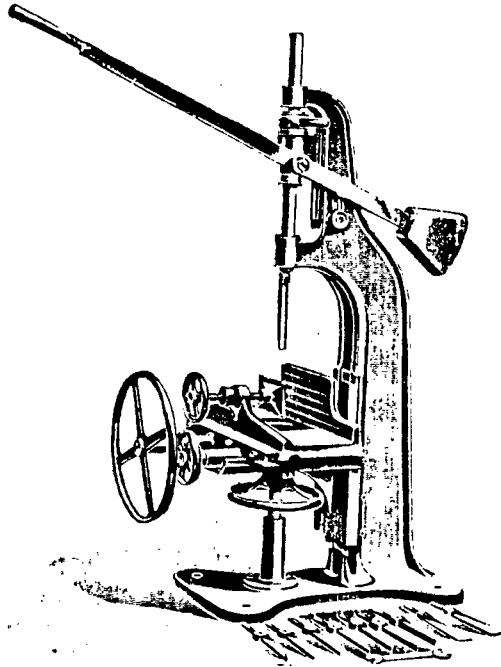
Skaafmasjien :

Die skaafmasjien is gereeld in advertensies genoem. In 'n beskrywing van P.B. de Ville en Kie. se fabriek in die Paarl in 1883 word ook melding van die skaafmasjien gemaak : "ja selfs 'n stuk hout van 18 voet lank en 14 duim dik word daar net lig bewerk en so glad soos seep geskawe".<sup>391)</sup> Die skaafmasjien het 'n breë, plat werkvlak gehad. In die middel, aan die onderkant van die werkvlak, is die lem wat die skaafwerk gedoen het, aangebring. Dit is met stoomkrag aangedryf. Die ambagsman stoot die plank oor die lem wat gestel kan word hoeveel dit moet wegskawe.

Slypmasjien :

Daar is reeds onder die wamaker se gereedskap aan die slypmasjien verwys. Die slypwielmassjien wat deur stoomkrag aangedryf is, het twee slypwiele, gemonteer op 'n slypwielfstander, gehad. In die middel van die stander tussen die twee slypwiele was 'n poelie waar 'n stoommasjienband gekoppel kon word. Dit het die aandrywing vir die slypmasjien verskaf.<sup>392)</sup>

Tapmasjien :



Ook genoem tapsnymasjien en stemmasjien. Hiermee is tappe gemaak. Dit het die klophamer en beitel van vroeër vervang.<sup>393)</sup>

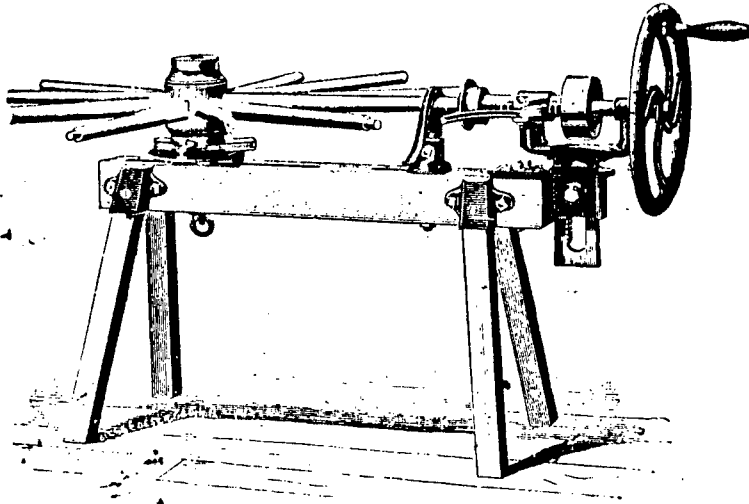
Hefboomtipe tapmasjien:

Het bestaan uit 'n soliede voetstuk en 'n hefboom met 'n gewig aan die een kant. In die middel van die hefboom was 'n skyf wat verskillende groottes beitels kon hou. Die bed van die masjien het bestaan uit 'n skroef en handwiel waarin die hout vasgesit is. Nadat die hout vasgesit is, is die hefboom met 'n vin-nige, kragtige beweging afgedruk. Die beitel in die hefboom het dan die tap uitgesny.

Naaftapmasjien :

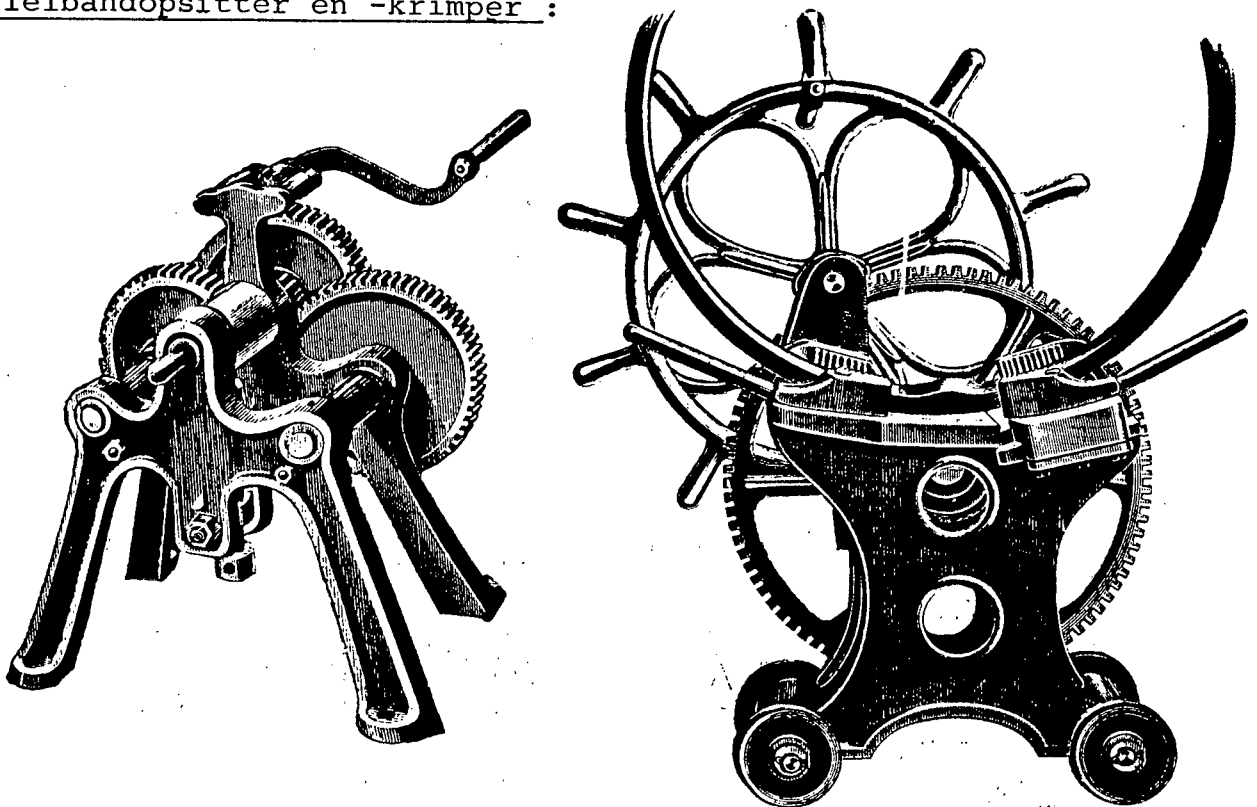
Dit het net soos die hefboom tipe tapmasjien gewerk behalwe dat die bed aangepas is om 'n naaf te hou.

Speektap- en vellingboormasjien :



Dit was 'n kombinasie van 'n tap- en boormasjien en is ook 'n tap- en horisontale boormasjien genoem. Die wiel kon daarop gemonteer word en d.m.v. 'n hefboom vorentoe of agtertoe beweeg word. Andersins is net die speek, naaf of velling op die masjien vasgeskroef. Aan die kop van die masjien was drie verstelbare messies wat volgens die grootte van die verlangde tap gestel kon word. Aan die ander punt was die boorpunt vir die boor van gate.<sup>394)</sup>

Wielbandopsitter en -krimper :



Dit het die bynaam Charlie Chaplin gekry omdat die voetstuk twee dwars voete gehad het. Hierdie masjien kon 'n wielband wat los geraak het d.m.v. kompressie krimp. Aanvanklik moes die band eers verhit word voordat dit in die masjien vasgeklamp en druk daarop uitgeoefen is. Die band kon van sy rondheid verloor en hobbel. Die smid moes die hobbel dan met sy hamer regmaak. Later is 'n masjien ontwerp wat die koue band kon krimp. Die Paarlse firma Thom en Verster het in 1914 so 'n masjien aangeskaf. Die masjien kon geweldige druk uitoefen. As die wamaker nie versigtig was nie, kon dit die speke dwarsdeur die naaf druk en die wiel opfrommel.<sup>395)</sup>

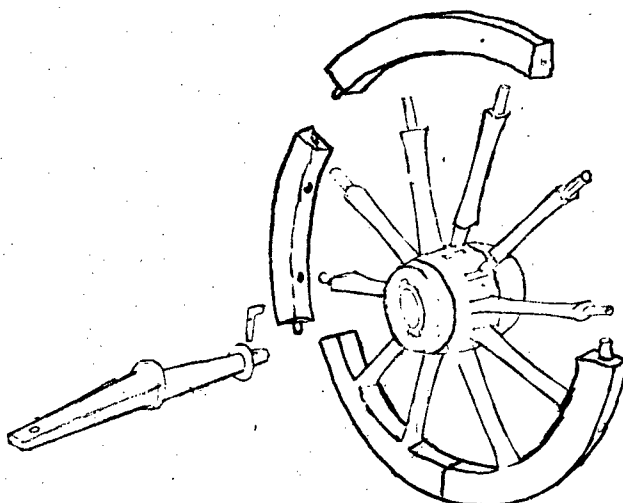
## 26.0.0 DIE KONSTRUKSIE VAN 'n WA EN KAR.

In hierdie hoofstuk word 'n oorsig gegee van die konstruksie=metodes wat die wa- en karmaker en smid gebruik het, d.w.s. hoe die ambagsmanne te werk gegaan het om 'n wiel te maak, die bakwerk inmekaar te sit, en hoe die smid sy taak verrig het om die wa of kar verkoopgereed te kry. Inligting is meestal uit Engelse, Amerikaanse en Hollandse bronne verkry, asook by plaaslike wamakers. Lg. groep kon duidelikheid gee aangaande metodes wat in Suid-Afrika gebruik is. Dit was weer eens opvallend hoe universeel die wamakersambag was. Konstruksie=metodes het dwarsoor die wêreld ooreenkomste getoon. Dit kan daaruit verklaar word dat toe die wamakersambag in Suid-Afrika gevestig is, dit al 'n eeue-oue tradisie in die stamlande was. Die Suid-Afrikaanse wamakersambag is dus wesenlik erfgoed.

Daar sal gepoog word om die konstruksieproses so ver moontlik in volgorde stap vir stap te behandel, maar dit is nie deur=gaans moontlik nie. Die bespreking is oorsigtelik.

Die konstruksie van 'n wa het by die maak van die wiele begin, waarna die bakwerk aandag gekry het. Daarna sou die wa beskild=der word, en dan was dit gereed vir verkoop. In die eenmans=ondernemings waar waens op die tradisionele wyse gebou is, sou die verskillende prosesse in volgorde afgehandel gewees het, maar by die groot wamakersfabrieke met hul groot aantal ambags=manne wat gelyktydig aan 'n hele aantal waens gewerk het, kon die produksielyn verskil het. Dit was egter deurentyd absoluut noodsaaklik dat daar 'n noue samewerking tussen die verskillende ambagsmanne, veral die wamaker en smid, moes wees om die bou=proses vlot te laat verloop.

## 26.1.0 Die konstruksie van 'n wiel



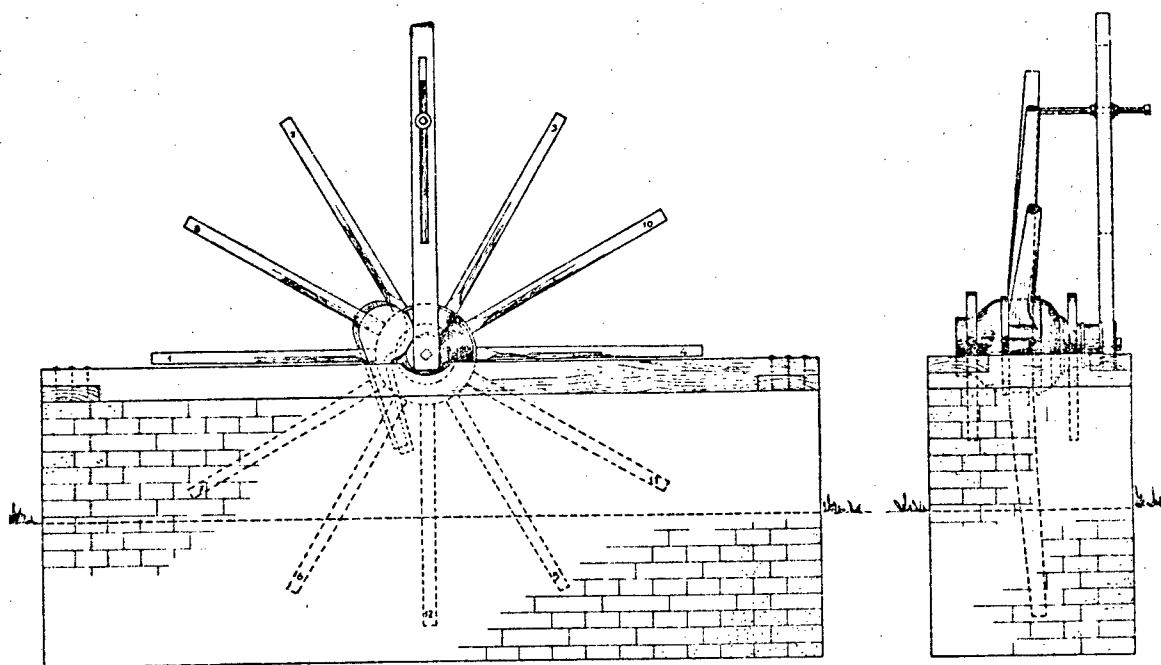
Die maak van die wiele was die fondament waarop die wamakery gerus het. Om 'n goeie wiel te kan maak, was vir vele wamakers die kroon op sy werk. Dit was 'n baie ou bedryf. Omstreeks 2000v.C. is al in 'n Chinese dokument breedvoerig verduidelik hoe 'n speekwiel gemaak moes word. Hierdie tegniek het baie min van die latere wielmaker s'n verskil.<sup>396)</sup>

Die gehalte van die wiel het afgehang van die kwaliteit van die materiaal gebruik, die regte voorbereiding van die materiaal, die regte afwerking van die verskillende onderdele en van presiese en kundige vakmanskap in die kombinerings van die verskillende dele tot 'n perfekte geheel. Dit is alleenlik bereik deur oefening en opskerpings van die wielmaker se sintuie om 'n geoefende oog en fyn waarnemingsvermoë te kry. Die vernaamste eis wat 'n wielmaker t.o.v. sy materiaal gestel het, was dat die hout heeltemal droog moes wees. Daarom moes die hout lank op die solder of in die pakkamer lê.<sup>397)</sup>

Die wielmaker se leuse was : "everything is worked from the centre". Daarom het die wielmaakproses by die naaf begin.<sup>398)</sup>

Die wamaker het die naaf as 'n klaargesaaide ses- of agtkantige houtblok met 'n lengte van ongeveer 7dm. en 'n deursnit van ongeveer 16dm. gekry. Eers in later jare is klaar uitgedraaide nawe van Knysna af verkry. Dit is aanvanklik met 'n byl afge- werk voordat dit op die naafdraaibank uitgedraai is. Bokwaens

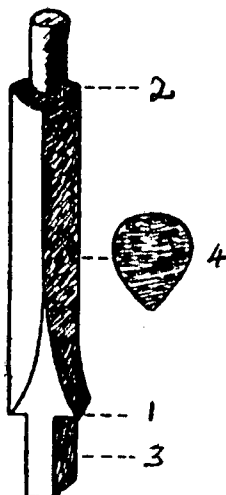
se nawe het 'n deursnit van 8 tot 9dm. en 'n kar s'n van 6dm. gehad. Twee nawe is op 'n keer gemaak. Die eerste is sonder veel meting uitgedraai, maar die tweede is identies aan die eerste gemaak. Die passer is gebruik om dit uit te meet. Vlak gleuwe is voor en agter die naaf vir die naafbande gemaak. 'n Gat is in die middel gemaak wat later vir die bus uitgehol is. Die naaf is vervolgens vir 'n uur lank in 'n seeppot in soutwater gekook. Die wielmakers het geglo dat dit help om te verseker dat die naaf sy "klimaat" beter behou en nie sommer uitdor nie.<sup>399)</sup>



Die naaf is vervolgens van speekgate voorsien. Daarvoor is dit op die wielput geplaas. Die speekgate is m.b.v. passers uitgemeet. Die gate met ongelyke nommers, nl. 1, 3, 5, ens., is eerste uitgemeet. Die gate is dan met 'n hand- of omslagboor tot in die middel van die naaf geboor. Nou is die gate met beitels uitgewerk. As een speekgat klaar was, is die naaf omgedraai en die teenoorgestelde speekgat gemaak. Die wysterhout of speekmaat is vooraan die naaf bevestig. Hiermee is die hoek van die gat gemeet. Die gat is ongeveer  $1/4$ dm. kleiner as die speektap gemaak sodat die tap styf daarin kon pas. Die tapmasjien het die handbore later by die maak van



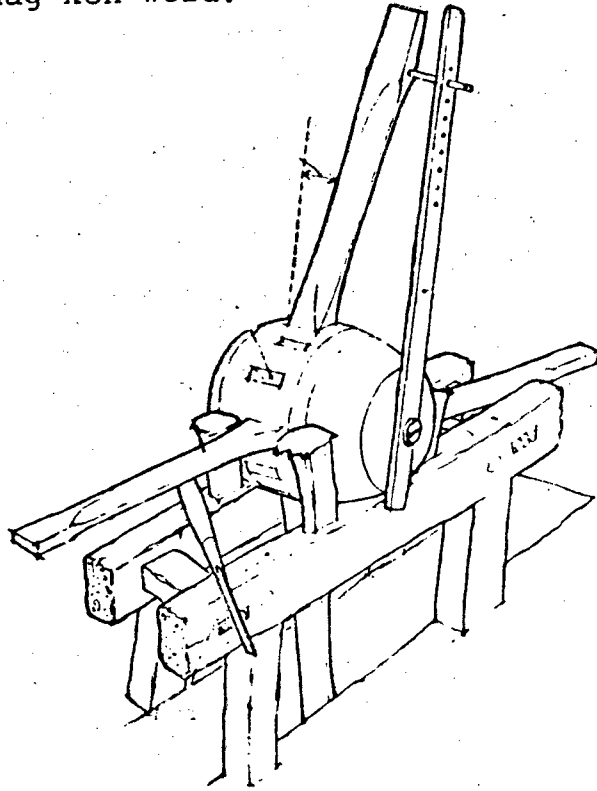
speekgate vervang. Die smid het vervolgens die naaf- en smeerband aan die naaf bevestig om te verhoed dat die speke nie die naaf laat bars nie.<sup>400)</sup>



1. skouer
2. bors
3. voet
4. gesig

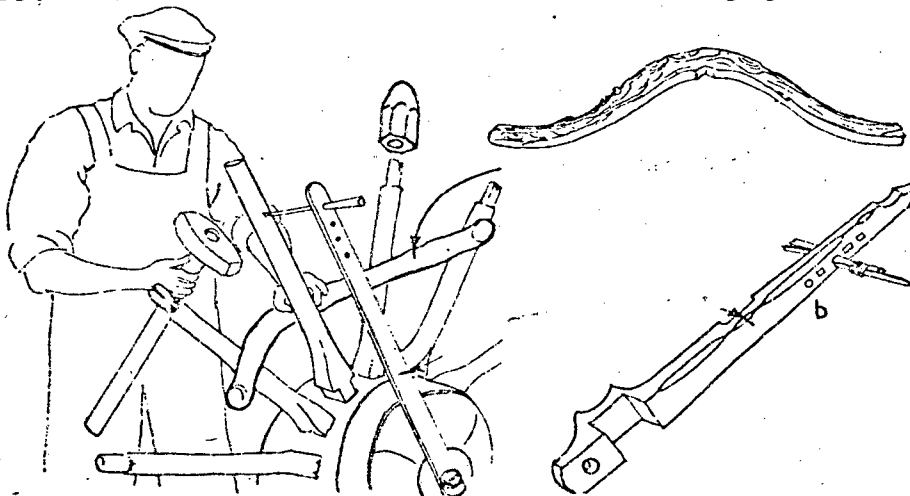
Intussen moes die speke gemaak word. Speke is eers onafge-  
werk van Knysna af verkry. Dan moes dit gesaag, geskaaf en met  
die snymes afgewerk word. Met die speekskaaf is al die kurwes  
reggeskaaf. Later jare is die speke klaar gesny gekry en moes  
die wamaker net die tappe sny. Indien die wamaker self die  
speek moes afwerk, is die hout eers tot sy regte afmetinge  
geskaaf. Dan is die dikte en wydte met 'n kruishout afgetrek  
en al die oortollige hout met 'n spansaag verwyder. Die skouer=  
stuk van die speek het teen die naaf en die borsstuk teen die  
velling gedruk. Die skouers is m.b.v. 'n passer en verstelbare  
winkelhaak uitgemerk en uitgesaag. Die tap wat in die naaf  
ingeslaan is, die voet genoem, is m.b.v. 'n tapsaag uitgesaag  
of met 'n beitel uitgekap. Later jare is die speektappe met 'n  
speektapmasjien gemaak. Speke is langer as wat nodig was,

gemaak sodat die deel wat met die indryf van die speek beska-  
dig is, afgesaag kon word.<sup>401)</sup>



Die naaf kon nou gespeek word. Die wysterhout is gebruik om die regte oorhang van die speek te verseker. As die speke regop ingedryf sou word, sou hulle agterootrek as die waband opgetrek word. Met die wysterhout by die naaf bevestig, is die wysterhoutpen volgens die verlangde oorhang gestel en vasge-  
draai. Die oorhang was ongeveer  $1/4$ dm. Wanneer die speke in-  
geslaan is, moes hulle net aan die wysterhoutpen raak. Daar is gepraat van "om die speek op te lyn in die naaf".<sup>402)</sup>

Elke speek is genommer met 'n ooreenstemmende nommer op die naaf. Hoewel daar eenvormigheid was, is elke tap vir 'n spesifieke speek-  
gat gemaak. Die speke is ook voor hulle ingeslaan is eers in soutwater gedruk om "klimaat" te behou en nie sommer uit te dor nie. Buitendien het hulle makliker ingegaan as hulle nat was.



Twee manne was nodig by die speak van 'n wiel. Die handlanger het geslaan en die vakman het die speak vasgehou. Die handlanger het eers liggies met die voorhamer op die speak geslaan om dit in die speakgat in te kry. Dan het hy teruggestaan, sy afstand geskat deur twee keer liggies op die speak te tik, waarna hy met 'n volle swaai losgetrek en die speak ingemoker het. Na nog 'n hou was dit ver genoeg in om gemeet te word. Daar is gekyk of die speak die wysterhoutpen raak. Daarvolgens moet die wamaker die speak m.b.v. die speakboom druk of trek totdat die oorhang reg is. 'n Verdere hamerhou was moontlik nodig om die speak tot vas teen die skouerstuk in die naaf te dryf. Dan is al om die ander speak, d.w.s. drie, vyf, sewe, ens., ingeslaan. Hierna is die gelyke nommers ingeslaan.<sup>403)</sup>

Die regte lengte van die speke moes nou afgemeet word. Dit is verkry deur van die hoogte van die wiel (bv. 44dm.) twee maal die dikte van die velling (bv.  $3\frac{1}{2}$ dm.) af te trek; dus  $44\text{dm.} - (3\frac{1}{2}\text{dm.} \times 2) = 37\text{dm.}$  Deur hierdie getal met twee te deel is die korrekte lengte, dus  $18\frac{1}{2}$ dm., verkry. Dit was die lengte van die bors van die speak tot by die middelpunt van die naaf. Om die regte lengte op al die speke af te merk, is 'n rei, 'n reguit stuk hout, gebruik. Die middel van die rei is vasgestel. Dan is  $18\frac{1}{2}$ dm. weerskante van die middel afge-merk. Die middellyn van die rei is op die middelpunt van die naaf geplaas. Deur 'n winkelhaak op die merk op die rei te plaas, is die speak op sy regte lengte afgemerkt. Nou is die stokpasser op daardie merk op die speak ingestel en op al die ander speke afgemerkt. Die wamakers se uitdrukking vir hierdie prosedure was : "Jy gauge die wiel af om die hoogte te kry."<sup>404)</sup>

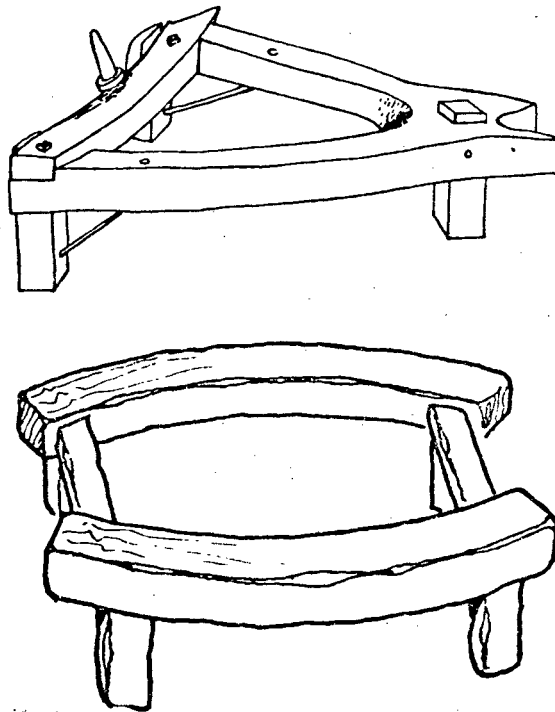
Die speak kon nou aan die bokant "tap gesny" word. Die tap of tong se wydte het gewissel na gelang van die dikte van die speak, bv. 'n speak van 2dm. sou 'n tap van  $\frac{3}{4}$ dm. kry. Die tap is m.b.v. 'n beitel vierkantig uitgekap nadat dit tot die verlangde diepte ingesaag is. Met 'n snymes is die tap verder afgewerk. Elke tap of tong is met 'n speektongmeter gemeet om te verseker dat almal ewe groot is. Die tappe is aan die voorkant effens skuins gesny sodat dit makliker in die velling kon

gaan. Die tappe kon ook rond wees. 'n Waspeektap was gewoon=lik  $7/8$ dm. dik en dié van 'n kar  $5/8$ dm. of  $3/4$ dm. Tappe is later met 'n speektapmasjien uitgesny.<sup>405)</sup>

Die vellings het vervolgens aan die beurt gekom. In Engeland is vellings en speke in die wintermaande uitgesaag en dan weggepak om goed droog te word. Die afwerking is met 'n byl, dissel en handsaag gedoen. In Suid-Afrika is die ru afgewerkte vellings net soos die speke en nawe van Knysna verkry en dan in die werkwinkel volgens die maat van die wiel m.b.v. 'n houtmodel of -patroon uitgesny. Elke wamaker het sy eie model gemaak. Die model was nodig omdat vellings verskillende kurwes gehad het in ooreenstemming met die deursnit van die wiel en die aantal speke. So bv. sou vir 'n wavoortiel van 4vt. in deursnee vellings van 2vt. geskik gewees het as ses gebruik is. Indien net vyf vellings gebruik is, sou hulle 6dm. langer wees om die wiel se volle ronding te vul. In elke velling moes twee speke ingelaat word. 'n Kartiel het net twee vellings gehad. Daarom moes hulle gebuig word.<sup>406)</sup>

Die eerste stap by die afwerking van 'n velling was om 'n skaafoppervlakte te verkry. Dit was een van die eerste take van 'n nuwe vakleerling. Met 'n holskaaf is die binnekant of maag van die velling uitgewerk. As die velling se kante presies afgewerk was, is die regte lengte afgesaag. Om die regte lengte van die velling te kry, is aanvanklik dieselfde som as by die bepaling van die speklengte gemaak, d.w.s. twee maal die dikte van die velling word van die hoogte van die wiel getrek ( $44\text{dm.} - (3\frac{1}{2}\text{dm.} \times 2) = 37\text{dm.}$ ). Hierdie getal is met die pi-faktor,  $3\frac{1}{7}$ , vermenigvuldig en deur sewe (d.i. die aantal vellings) gedeel. In syfers uitgedruk, lyk die som wat gemaak moet word dus soos volg :  $\frac{37}{1} \times \frac{22}{7} \times \frac{1}{7} = \frac{814}{49} = 16\frac{30}{49}\text{dm.}$  Hierdie lengte is aan die maagkant van die velling met 'n duimstok afgemeeet en op maat afgesaag, afgesien van twee vellings wat veiligheidshalwe nie dadelik gesaag is nie en op teenoorgestelde plekke gekom het.

Die gate vir die speektappe kon nou uitgemeet word. Daarvoor is die velling aan die binnekant met 'n passer in vier gelyke dele verdeel. Op die eerste en laaste merke is die gate uitgemerk. Op hierdie manier het die laste van die vellings presies in die middel tussen twee speke gekom. Die boor van die gate was moeilike en harde werk omdat hulle aan die buitekant van die velling natuurlik ietwat verder uitmekaar as aan die binnekant was. Die gate moes dus teen die regte hoek geboor word. Met die koms van die speektap- en vellingboormasjien is die werk heelwat vergemaklik. 407)



wielstoel

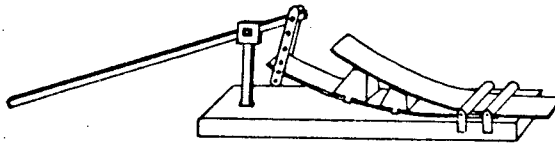
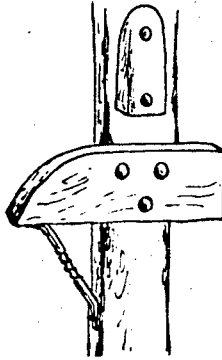
Die halfklaar wiel is intussen op die wielstoel of wielput vasgesit. Die vellings kon vervolgens op die speke ingeslaan word, nl. een velling oor elke twee speke. Die speke moes na mekaar getrek word om hulle in die vellinggate te kry. Dit is m.b.v. 'n speekklamp of speektrekhaak gedoen. Die vellings is met die voorhamer ingedryf. Hulle moes sover moontlik gelyk ingekap word. Dit was nodig om telkens stukkies van die vellings af te saag soos hulle dieper ingedryf is. Die velling moes op die ou end stewig op die bors van die speek rus.

In elke tapgat is vir verdere stewigheid ook 'n houtwig ingedryf. By die laste tussen die vellings is 'n skuins kepie ingesaag. Daarin is 'n driekantige ystertjie, die dryer, ingeslaan sodat die vellings nie kon verskuif nie. Hierna kon die vellings met die vellingskaaf afgewerk en gelyk gemaak word. Die plek van die waband op die velling kon nou uitgemeet word, want die velling was in hierdie stadium nog breër as die waband. Die velling moes dan tot die breedte van die waband afgewerk word. Laastens is die asgat van die naaf ietwat groter geboor. Die wiel was nou gereed om na die smid gerol te word waar die waband opgetrek is.<sup>408)</sup>

Deur die eeue is twee soorte wabande op die wiel getrek. Die vroegste wabande was segmente wat met kninknaels aan die velling bevestig is. Hierdie metode is ook in Suid-Afrika beproef. Die gesmede eenstuk-waband was egter die gewildste en is van vroeg af algemeen in die hele Suid-Afrika gebruik. Dit het die wiel beter aanmekaar gebind deurdat die vellingvoeë na mekaar getrek en die speke nog stewiger in die tapgate bevestig is. Volgens die Engelse skrywer Bird is hierdie krimpmetode in 1769 vir die eerste keer deur die Engelsman James Hunt beproef.<sup>409)</sup>

Wabande is in lang, reguit stroke by die groothandelaars gekoop. Die regte lengte van die waband moes eerstens bepaal word. Daarvoor moes die omtrek van die wiel gemeet word. Dus is die wiel eers "afgeloop" m.b.v. 'n loper. 'n Merkie is op die wiel gemaak. Van daar af is die loper antikloksgewys op die oppervlakte langs gerol. Die omwenteling van die loper is getel en afgemerkt. Daarna is die prosedure op die waband herhaal. Die waband is 'n bietjie korter as die wielomtrek gemaak. Hoeveel het van die dikte van die band en die voorkeur van die smid afgehang. Fokkens praat van 5/8dm.; Bradley Smith gee 1/8dm. tot 5/16dm. aan; Sturt noem 1 5/8dm.; die Suid-Afrikaanse wamakers Solomon 1/2dm. en K. Badenhorst 1 1/8dm. Die band is twee keer gemeet om seker te maak dat die regte lengte verkry is.

Nadat die waband nou afgemeet is, is dit verhit en op die aambeeld geplaas sodat dit op die merk afgekap kon word. Die smid het 'n koubeitel met 'n tang op die merk gehou terwyl die handlanger die beitel met 'n voorhamer geslaan het. Dan is die band omgedraai en ook van die ander kant af gekap. Daarna kon die band afgebreek word. Die twee punte is weer verhit en met die voorhamer plat geslaan. Daar is ook soms 'n gat in elke punt gemaak.



Die verhitte band moes dan volgens die ronding van die wiel gebuig word. Smede het deur die jare verskillende metodes vir die buiery gebruik. 'n U-bout is bv. in 'n boom vasgesit. Die verhitte waband se punt is dan daardeur gedruk en m.b.v. 'n paar mense is die waband dan gebuig. Een van die wamakers het vertel dat hulle van 'n ou skeepsmas met 'n hefboom daarop gemonteer, gebruik gemaak het. Die band kon ook oor 'n geboë stuk hout met 'n hamer gebuig word. Op bygaande skets word 'n verdere twee apparate vir die buig van die band getoon. Met die koms van die buigmasjien is die taak grootliks vergemaklik. Die waband is in die buigmasjien gevoer, die masjien is gestel en dan het die band met die regte buiging aan die ander kant uitgekóm. Om te kyk of die ronding reg is, is 'n vellingmodel daarop gepas.<sup>410)</sup>

Die waband kon nou gesmee word. 'n Tydelike nael is deur die gate op die punte van die band gesteek om dit bymekaar te hou.



Dit is dan in die vuur geplaas om te "hits". Die smid het die band in die vuur nooit alleen gelaat nie. Hy het dit fyn dopgehou. Hy sou 'n bietjie water opgooi om te verhoed dat die vuur te sterk brand, met die vuuryster in die kole krap en die slegte kole wegkrap. Wanneer die band die regte hittegraad bereik het, is 'n bietjie sand daarop gegoci sodat dit nie sou skroei nie. Die band is dan uit die vuur verwyder en op die aambeeld neergesit. Die twee punte van die band is ongeveer 'n ½ dm. oormekaar geplaas waarna dit met 'n voorhamer en handhamer geslaan is. Sodoende is die twee punte aanmekaar gesmee en het die band 'n eenheid geword waarvan die las spoedig glad nie meer sigbaar sou wees nie. Na die band klaar gesmee is, is dit weer met die looper afgeloop om te sien of die lengte steeds korrek is. As dit te groot was, moes dit oopgekap en weer gesmee word. As die band te klein was, moes dit weer verhit en geslaan word om dit te rek. Die smid moes baie noukeurig werk, want as die waband te klein was, sou dit die wiel vooroor of agteroor trek; was dit te groot, het dit nie behoorlik om die vellings gesluit nie en kon gou afspring. Die smid het hierna voortgegaan om al die ongelyktes in die band uit te slaan. Indien die band vir verdere stewigheid met spykers op die velling bevestig sou word moes die gate daarvoor ook nou geboor word. Die waband kon later jare m.b.v. die wielbandopsitter/krimper gekrimp word.<sup>411)</sup>

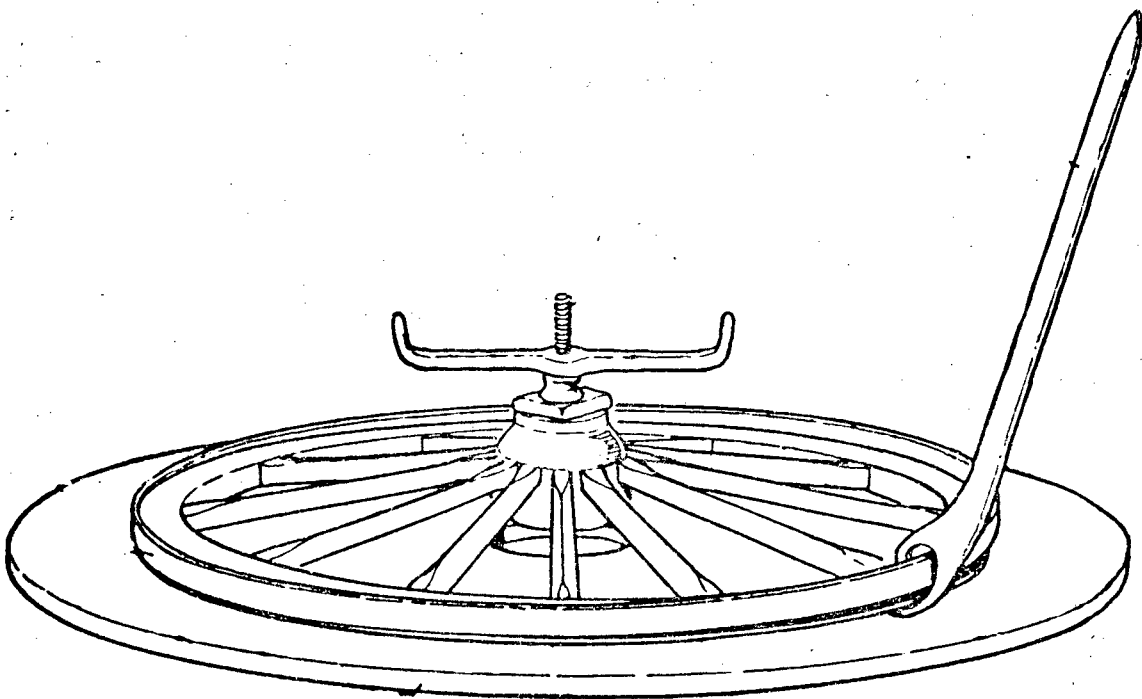
As 'n waband gekort is, d.w.s. as die waband van 'n wiel los geraak het en korter gemaak moes word, is dieselfde prosedure van afmeet en smee gevolg. In so 'n geval is die band eers met koubeitels en ligte voorhamers met verdrag al in die rondte van die velling afgeslaan.<sup>412)</sup>

Die waband was nou gereed om "op die wiel getrek" te word. Die wiel is op die wielplatform met gesig na onder vasgeskroef. Die ou Boere wat self hul wabande moes optrek, het nie oor die weelde van 'n wielplatform beskik nie. Hulle het die wiel op die grond neergelê nadat daar 'n gat vir die naaf gemaak is sodat die velling oral aan die grond geraak het. Anders is



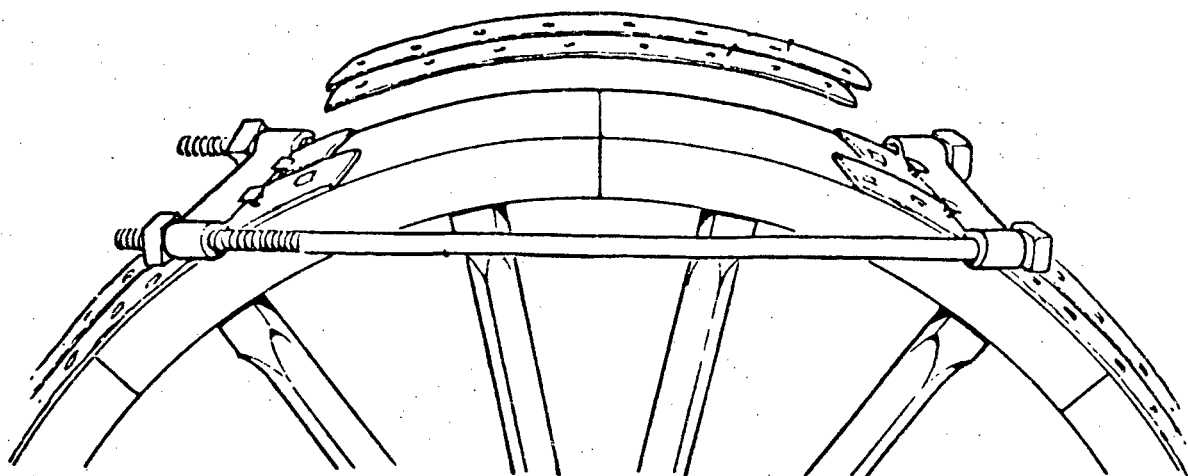
'n ysterpen op 'n skoongemaakte plek op die grond ingeslaan en die bus van die wiel hieroor gestee. Die ysterpen moes verhoed dat die wiel heen en weer rondgly. Op 'n ronde laag platklippe, 'n paar duim breër as die vellings van die wiel, het die vellings dan gerus. Die oumense het presies geweet hoe hoog hierdie laag klippe moes wees. Byderhand is emmers water geplaas waarmee die wiel natgegooi sou word sodra die rooiwarm band daaroor getrek is sodat die hout nie vlamvat nie. Sorg moes gedra word dat die hout van die wiel voor die band opgetrek word, kurkdroog is, want yster gly nie so maklik oor nat hout nie.<sup>413)</sup>

Die waband kon nou vir ouslaas verhit word. Dit is gedoen deur dit met hout toe te pak waarna die hout aan die brand gestee is. 'n Vuur van droë beesmiskoeke of eiegemaakte houtskool is ook deur die pionierboere gebruik. Smede het nie net een wiel op 'n slag van 'n waband voorsien nie. Daar is somer twaalf of meer bande oorgetrek. Daarom is die wabande almal opmekaar gepak, kleineres binne en groteres buite, en met hout toegepak. Dit was 'n baie warm werk. Daarom was dit verkieslik om dit op die warmste tyd van die dag te doen, aangesien die hitte van die vuur dan nie so erg gevoel is nie.<sup>414)</sup>



Minstens drie manne was nodig om 'n waband op te trek. As die waband rooiwarm was en feitlik tot sy maksimum uitgesit het, is die band uit die vuur verwyder. Op bevel van die smid is die band deur twee handlangers met ysterkromhake of lang vuur=tange uit die vuur gelig en omgekeerd op die grond gegooi om die kole af te skud. Die smid het die band met 'n tang gelig, die handlangers het hul bandysters onder die band in laat gly, dit opgelig en terwyl die smid balanseer, het hulle die band na die wiel geneem, wat op die wielplatform vasgeskroef was, en dit oor die vellings geplaas waar dit met trektange oorgetrek is. Met vinnige hamerhoue is dit verder in posisie geslaan. Twee manne het die slaanwerk gedoen. Hulle het weg van mekaar gewerk. Dit kon ook wees dat net een man die slaanwerk doen terwyl die ander een aan die binnekant die speek teenoor die plek waar hy staan, teenhou om sodoende die speke dieper in te dryf. Soos die band in posisie geslaan is, het iemand die wiel natgegooi om te verhoed dat dit nie vlamvat nie en om die band af te koel sodat dit kon krimp. Hierna is die wiel losgeskroef en na 'n watertrog gerol waarin dit gedompel is om heeltemal af te koel. Ligte knalgeluide kon gehoor word soos die tappe ingedwing is en die voë dig getrek het. Deur die inkrimping van die band het die wiel ook meer hol getrek. Die hele bandoptrekproses moes vinnig en presies uitgevoer word om skade aan die wiel te voorkom. Die wiel is daarna naby die vuur gesit om af te droog.<sup>415)</sup>

Die band kon verder vir groter stewigheid met klinknaels of spykers aan die vellings bevetig word. Sorg moes gedra word dat die spykers nie op 'n las tussen twee vellings ingeslaan word nie. As 'n waband gekort is, moes die band en wiel gemerk word voor dit verwyder is sodat wanneer die band weer opgetrek is, dit presies reg teruggeplaas kon word.<sup>416)</sup>



Waar wabandsegmente i.p.v. 'n hele waband op die wiel getrek is, is soos volg te werk gegaan. Die segmente - groot wiele het tot ses gehad - is verhit en op die aambeeld gebuig en van gate voorsien. Dan is dit op die vellings geplaas om die gate daarop af te merk en te boor. Die segmente is sō gerangskik dat elke vellingvoeg in die middel van 'n segment was. Die gate in die vellings is ietwat verder van mekaar geboor as die ooreenstemmende gate in die segment sodat wanneer die segment op die vellings vasgeslaan word, die vellings na mekaar toe getrek is. Die trekwerk is met 'n samson-skroef gedoen. Die segment en die spykers is eers rooiwarm gemaak. As dit op die velling geplaas word, is die spyker wat as anker moes dien, vinnig ingeslaan, die samson in posisie geplaas en styf getrek en die ander spykers ingeslaan. Dit moes alles baie vinnig geskied voordat die hout kan vlamvat. Na die laaste spyker ingeslaan is, is die wiel in water gedompel. Die proses is herhaal totdat al die segmente in posisie was.<sup>417)</sup>

Met die koms van die wielbandopsit- en krimpmasjien was dit nie meer nodig om bande af te haal om gekort te word nie. Aanvanklik moes bande nog verhit word voordat dit in die masjien gevoer is, maar later is dit koud opgesit. Om met so 'n masjien 'n band te kort, is 'n klein stukkie uit 'n naat van die vellings gesaag. Dan het die masjien die band vasgedruk.<sup>418)</sup>

Die smid was nog nie klaar met sy aandeel aan die wielmaakproses nie. Die naafbande moes nou aangesit word. Die naafbande en smeerband, wat aanvanklik opgesit is om te verhoed dat die speke die naaf laat bars as hulle ingedryf word, is eers afgeslaan, waarna hulle warm gemaak, gekort en weer opgetrek is. Hierna is die kopband voor aangesit. Die breedte van 'n naafband was 2-2½dm. by 'n kar en 1-1½dm. by 'n wa. Die naaf kry dus vier bande : twee naafbande, 'n smeerband agter en 'n kopband voor.<sup>419)</sup>



Die wiel is hierna weer na die wamaker gerol om die naafbus in te sit. In die bus het die as gewerk. Die proses van bus insit, het met die maak van die gat vir die bus begin. Die gat in die naaf wat aanvanklik geboor is, is met 'n naafboor vergroot, waarna dit verder met 'n beitel uitgewerk is. Die gat is effens groter as die bus gemaak sodat die bus m.b.v. houtkeile daarin gesentreer kon word. Die keile was ongeveer 4dm. by 1½dm. Die naaf is in 'n skroef vasgedraai en die bus ingesit. Die bus is sō ingesit dat dit nie te ver agter die naaf uitsteek nie en voor genoeg ruimte vir die lunspeke laat. Daarna is die wiel aan die as gehang en gedraai. Deur te kyk hoe die wiel slinger, is die plekke vir die keile bepaal. Dit word dan ingeslaan. Dit het meet en pas gekos om die bus in die hart van die naaf te kry sodat die wiel nie slinger of hobbels het. Om te kontroleer of die bus presies reg ingesit is, is 'n houtjie op die vloer teen die sykant van die wielband gehou en die wiel gedraai. Raak die wiel=

band oor sy hele lengte die houtjie, was dit reg.<sup>420)</sup>

Die as en bus het taps na voor geloop. Die ente van die bus is geflens om die wiel in posisie te hou. Die bus is vol ghries gesmeer om die wrywing van die as te verminder. Om te verhinder dat die as brand as die wrywing te groot word, is die ghries met 'n bietjie swael gemeng. Die wiel moes elke 100 myl afgehaal en weer geghries word.<sup>421)</sup>

Voor die koms van ysteraste moes die asarm in die asboom ingelê word. Net hoogs bekwame ambagsmanne kon dit doen. Die middel van die asboom is bepaal en die asarms uitgebeitel. Die as was aan sy voerpunt ongeveer 2dm. nouer as agter. Die kommetjie-vormige wiele het dit ook genoodsaak dat die asarm nie heeltemal reguit was nie, maar afwaarts gewys het. Die as is op so 'n manier met boute aan die asboom geheg dat soos die wiel draai die onderste speek altyd loodreg t.o.v. die grond was.<sup>422)</sup>

Die wiel is ten slotte afgerond. Alle ongelykhede is met 'n krapbeitel weggewerk waarna dit met skuurpapier afgewerk is. Dit kon nou sy eerste laag verf kry. Daarna sou nog twee tot drie lae verf opkom voordat die strepies getrek is. Die wiel was nou reg vir gebruik, mits dit droog genoeg was. Soms is dit tot een jaar gebêre om heeltemal droog te word.<sup>423)</sup>

Afhangende van die grootte van die wamakersonderneming, kon dit tot 'n week duur om 'n paar wiele te maak. Indien 'n wa baie gebruik is en die paaie sleg was, sou dit ongeveer elke twee jaar 'n nuwe stel wiele moes kry.<sup>424)</sup>

Die konstruksie van karwiele het basies ooreengekom met dié van wawiele. Die enigste verskille was dat 'n karwiel net twee half-ronde vellings gehad het waarin die speke vasgekom het, en die buste wat gemaak is om die karas, hoofsaaklik die patentas, te bevat.

In later jare is op maat gemaakte nawe en speke ingevoer en net

plaaslik aanmekaargesit. Selfs klaargemaakte wiele kon ingevoer word. In 1885 het rubberbandwiele vir ligte rytuie verskyn. Net spesialiste kon die rubberbande optrek. Daarom is wiele wat rubberbande moes kry, van die Paarl na Kaapstad gestuur sodat dit daar gedoen kon word.<sup>425)</sup>

#### 26.2.0 Die konstruksie van die bakwerk

##### 26.2.1 Die wa

Na die wiele van die wa klaar gemaak is, kon die bakwerk aan die beurt kom. Die konstruksie het begin met die uitmeet van al die onderdele. Sorg moes gedra word dat al die hout goed droog is. Die onderdele is m.b.v. houtmodelle of -patrone uitgemerk. Die modelle is van dun hout, wat ook goed droog moes wees om vertrekking te voorkom, gemaak. Die model is op die regte stuk hout geplaas en met kryt daarop afgetrek. Die onderdeel kon dan op die saagkuil uitgesaag word waarna dit geskaaf is om dit reghoekig te kry. Die winkelhaak is gebruik om dit vas te stel. So is al die dele uitgesaag en afgewerk. Sekere dele moes dan gebuig word. Om bv. die boleerboom van 'n kakebeenwa te buig, is dit met kookwater natgemaak. Dit is dan gebuig en in 'n vorm gesit om droog te word, waarna dit die verlangde vorm behou het. In Nederland is die houtonderdele met raapolie geverf, asook die ysterdele om dit teen die nat klimaat te beskerm. Daar kan aanvaar word dat in Suid-Afrika waar die klimaat in sommige dele ook nat is, eweneens voorsorgsmaatreëls getref sou word om die onderdele te beskerm.<sup>426)</sup>

Die wamaker, wat vir die maak van die houtonderdele en die aanmekaarsit daarvan verantwoordelik was, en die smid, wat die ysterbeslag moes aanbring, het nou saamgewerk om die wa op te bou. Die onderstel het eerste aan die beurt gekom, en wel die voorstel. Dit was moeilike werk wat met groot versigtigheid uitgevoer moes word. Veral die maak en bevestiging van die voortang in die bed kon probleme oplewer. Die tang moes korrek in die bed gesit word sodat die trekkrag eweredig oor die wiele versprei is. As

dit nie reg was nie, kon die wa skeef trek. Die agterstel is vervolgens gemaak en aanmekaargesit. Daarna is die langwa en ysterlangwa aangebring om die voor- en agterstel te verbind.<sup>427)</sup>

Die aanmekaarsit van die bostel het begin deur die bokbalke op bokkies te plaas. Die bokysters is gepas en bevestig waarna die draers van onder af opgestoot en vasgebout is, asook die dwars=hout voor. Die ysterkloue wat die draers verder bevestig het, is aangebring. Hierna kon die res van die onderdele "gebind", d.w.s. aanmekaar gesit, word. Die bostel is vervolgens op die onderstel geplaas. Die tent kon nou bevestig word. Die dissel=boom is laaste aangesit. As alles aan die wa aanmekaargesit is, het die wamaker die wa afgewerk om van die oorbodige gewig ont=slae te raak sodat dit makliker kon trek. Dit is m.b.v. 'n speek=skaaf of trekmes gedoen. Die wamaker moes versigtig wees om nie te veel af te werk en die konstruksie van die wa te verswak nie.<sup>428)</sup>

In die groot wamakersfabrieke is daar aan tot dertig waens gelyk=tydig gewerk. Die eenmansondernemings het egter soms tot 'n jaar lank aan 'n wa gebou omdat daar nie deurentyd daaraan gewerk is nie. Veral herstelwerk is tussenin gedoen. In Nederland het dit 'n wamaker ses weke gekos om 'n volledige boerewa te maak. Dan moes die wamaker 'n knap en flink vakman wees. Volgens wat Gert Maritz, die Voortrekkerleier, meegedeel het, kon een goeie ambagsman 'n perdewa in twee maande bou.<sup>429)</sup>

### 26.2.2 Die kar

Dieselfde werksmetodes as vir die bou van 'n wa is by 'n kar ge=bruik. Daar is ook by die wiele begin waarna die bakwerk gemaak is. Die kar het meer onderdele gehad wat gebuig moes word. Veral die agterpaneel moes versigtig gebuig word. Die paneel is eers reg uitgesaag en afgewerk waarna dit in water gedompel is. In 'n bakoond waaraan 'n ysterpyp gekoppel is, is vuurgemaak. Die hitte is deur die pyp gelei. Die paneel is dan uit die water gehaal en nat oor die pyp gebuig totdat die kurwe reg was. Die



karmaker het met die oog geskat, maar daar was ook 'n model waarin dit gepas kon word om te sien of dit reg is. Daarna is 'n hout oor die paneel gespyker sodat dit die geboë vorm behou en is dit gelaat om droog te word.<sup>430)</sup>

Die modderskerms moes vervolgens gebuig word. 'n Model gemaak uit 'n dik stuk yster in die vorm van die modderskerm is verhit. Die nat plank is dan op die yster vasgeklamp. Kort-kort is water opgegooi om die hout slap te maak. Die hout is vir minstens vier dae op die yster gelaat om droog te word nadat die regte vorm verkry is. Die ander onderdele, soos die agterpaneel, kon eweneens op die yster gebuig word.<sup>431)</sup>

'n Ander interessante metode van buig, is deur Solomon gebruik om die disselboom van 'n trêppie (tweedisselboomkar) te buig. Die disselboom is 'n paar dae in water gelaat. 'n Houtjie is aan 'n boom gespyker waar die disselboom se punt vaskom. Onder die plek waar die disselboom moet buig, is twee buste met 'n dwarsyster daaroor geplaas. Tussen die buste is 'n vuurtjie gemaak. 'n Gewig is voor op die disselboom geplaas. Die vuur verhit die disselboom en die gewig laat dit buig. Dit is noodsaaklik om die disselboom bokant die vuur nat te hou. Daarvoor is 'n stuk hout wat met goiing toegedraai is, gebruik. Die goiing is in water gedompel en die disselboom dan met die hout geslaan. Die slanery het terselfdertyd die buigproses aangehelp. Dit was moeilike werk, want as te veel water gebruik word, gaan die vuur dood, en te min laat die disselboom brand. Die proses is voortgesit totdat die karmaker gesien het dat die disselboom ver genoeg gebuig is.<sup>432)</sup>

Baie van die ysteronderdele van 'n kar kon later klaar gekoop word, soos bv. die spatbordbeslag, trappe, peitskokers, ens. Die smid moes dit net bevestig.<sup>433)</sup>



### 26.2.3 Koetse e.a. rytuie

Hoewel koetse e.a. luukserytuie nie in Suid-Afrika gebou is nie, word 'n beskrywing van die rytuigbouproses soos dit in Engeland in 1790 onderneem is, interessantheidshalwe gegee. Dit kom in 'n groot mate met die bou van waens ooreen, hoewel die materiale en afwerking van 'n hoër standaard was.

'n Syaansig van die rytuig is geteken. Die lyne moes sō ver-  
enig word dat dit die mode van die tyd weergee. Ook 'n bo-aan-  
sig van die onder- en bostel is geteken. Die bakmaker het  
vervolgens patrone uit dun hout van al die verskillende onder-  
dele gemaak. Dit is op essehoutplanke gelê en die onderdele  
is uitgemerk en -gesaag. Die onderdele is dan afgewerk. Baie  
aandag is aan die vloeronderdele geskenk omdat die bakwerk  
daarop moes rus. Hierdie onderdele is met ysterplate versterk.  
Die dak is met leer bedek. Terwyl die bakwerk beplan en ge-  
maak is, is die onderstel gebou. Patentaste is gebruik. Dit  
is versterk met hout, vasgebout op die aste. Die voor- en  
agterstel is met 'n langwa verbind. 'n Sirkelvormige ysterwiel -  
wielplaat of vyfdewiel genoem - is voor tussen die bo- en  
onderstel geplaas. Dit was die draaimeganisme vir die voor-  
wiele. Die ewenaar wat die swingelhoute en disselboom onder-  
steun het, het onder die wielplaat gekom.<sup>434)</sup>

### 26.3.0 Smidswerk

Daar is reeds melding gemaak van die belangrike werk van die  
smid t.o.v. die wielmaakproses en die aanbring van die yster-  
beslag aan die wa of kar. Sekere elemente van die smidswerk  
moet egter verder belig word.

### 26.3.1 Rondom die vuur

Hitte was vir die smid baie belangrik. Daarom is baie aandag  
aan die smidsvuur gegee sodat die metale reg verhit kon word.  
Daar was veral twee soorte vure wat die smid in die vuurherd

kon maak, nl. 'n "oop vuur" en "hol vuur". By e.g. het ontbranding aan die bopunt van die hoop kole oor die blaasbalk=tuit plaasgevind terwyl by lg. ontbranding in die middel van die vuur was met 'n dak van kole bo-oor. 'n Gat is voor gelaat waar die yster ingesteek is. Die voordeel van hierdie "hol vuur" was dat dit warmer was en yster eweredig verhit word. Die regte soort kole was belangrik. In die Paarl het die steenkool later per trein uit Natal gekom. Dit het as Newcastle-kole bekend gestaan. Vroeër het smede hul eie kole gemaak in 'n kole-oond wat spesiaal vir die doel gebou is. G.H. van Rooyen vermeld ook dat die Voortrekkers hul eie kole gemaak het. 'n Klomp hout word op 'n hoop gegooi en aan die brand gestek. Sodra dit amper uitgebrand is, word dit met water natgegooi en die half uitgebrande hout vorm houtskool. In Namakwa-land is met droë miskoeke vuurgemaak.<sup>435)</sup>

Dit was belangrik dat die vuurherd gereeld skoongemaak moes word wanneer die vuur dood is. 'n Skoon vuurherd het 'n skoon vuur verseker. Om vuur te maak, was 'n kuns wat deur jarelange ondervinding vervolmaak is. Dit het kalmte en waaksaamheid vereis. 'n Amerikaner, J.C. Holmstrom, het dan ook gesê : "Don't swear and curse if the fire is not what you expect it to be, but simply make it right."<sup>436)</sup>

Houtsplinters is gebruik om die vuur mee te begin. Daarop is 'n paar stukke kooks geplaas. Die blaasbalk is stadig getrek totdat die vuur vat. Kooks is rondom die middel van die vuur gestapel en vars kole aan die buitekant. Die vars kole is klam gehou om te keer dat die vuur versprei. Reg voor, waar die yster ingesteek sou word, is nie klam kole gepak nie. Die blaasbalk is net gebruik om die vuur op te bou of by smee-werk om die kole op te jaag ten einde die yster rooiwarm te kry. Die regte aanslag vir blaasbalktrek was nodig. Dit moes versigtig gedoen word sodat die blaasbalk nie wind sluk nie.

'n Goeie vuur sal kooks lewer wat weer gebruik kan word. Die ou kooks moet na die middelpunt verskuif word. Omdat die

middelpunt van die vuur die warmste is, moet die vuur daar gedurig gestook word. Die metaal is in die vuur met kole bedek om kontak met die lug te voorkom en om die hitte in die metaal te hou. Dit moes nie in die vlam gesit word nie en dit moes eweredig verhit word deur dit gereeld om te draai. Die smid moes dan met versigtigheid en sorgsaamheid na sy vuur kyk, veral omdat die vereiste hittegraad vir verskillende metale verskil. Die smid het benaminge vir die verskillende hittegrade van yster gehad. Dit het saamgehang met die kleur daarvan. So is met warm yster bedoel : verhitte yster wat net nie warm genoeg is om in die skadu te gloei nie; swart het beteken die yster gloei baie min; verder is van kersierooi, dofrooi, bloedrooi, helderrooi en heldergeel gepraat.<sup>437)</sup>

Die hittegraad van die metaal is met die oog geskat. Daar moes voortdurend na die kleur gekyk word. Die smid het ook geweet dat smeeyster 'n stortvloed vonke gooi en wit word as dit reg is vir smee, terwyl staal min vonke gee en geel word. Om die hitte te temper, is boraks, kombuissout en skoon sand op die metaal gegooi net voor smeehitte bereik is.<sup>438)</sup>

### 26.3.2 Hamerwerk

Hamerwerk by die aambeeld was vir die smid net so belangrik. Presiese tydsberekening en spanwerk tussen die smid en sy handlanger, die voorslaner, was absoluut noodsaaklik. 'n Goeie voorslaner het die smid 'n ekstra paar hande gegee waarop hy net soveel as sy eie kon vertrou. Hulle moes eenders dink. Die smid was altyd in bevel van die span. Ritme was noodsaaklik. Dit kon maklik gebeur dat die yster "beseer" word deur 'n verkeerde handeling uit te voer. Dit was vir die smid onaanvaarbaar en onvergeeflik. Die smid se reaksie deur die eeue was dan ook : "spoil me iron and I'll spoil thee head". Dit was 'n kenmerk van die goeie smid dat hy selde sy krag gebruik het of sy stem verhef het.<sup>439)</sup>

Deur die eeue het 'n universele, woordelose "taal" tussen die smid en voorslaner ontwikkel. D.m.v. sy handhamer het die smid met sy handlanger gekommunikeer. Die handhamer en voorhamer het saam "musiek" gemaak, altans so sou dit vir 'n buitestaander klink. As die smid wou, kon hy soms nog so 'n paar "deuntjies" of hamerslae byvoeg. Dan het hy sy hamer volgens 'n sekere ritme op die aambeeld laat bons.<sup>440)</sup> Dit het gebeur dat die smid selfs 'n lied kon aanhef terwyl hy met sy werk besig was. 'n Voorbeeld van so 'n lied wat gesing is terwyl die waband opgetrek is, is in die Paarl opgeteken. Dit lui so :

"Die yster is rooi bring die hamer,  
Smee, smee, smee,  
Die hamer val plat dat die vonke so spat,  
Boem, boemela, boem  
Die staalband kom rondom die wawiel so krom,  
Draai wieletjie om en om  
En dra die ou kakebeenwa en al  
Bo-oor die Drakensberg.  
Daar onder by Bergrivier, op Bergrivier se wal  
Daar swaai die hamer links en regs  
En slaan dan dat die vonke spat!"<sup>441)</sup>

Die geklop van die smid met sy handhamer op die aambeeld was die tekens vir die voorslaner. Hy het om die beurt op die voorwerp en die gesig van die aambeeld geslaan. Op die metaal word harde houe geslaan, maar hy laat sy hamer net liggies op die aambeeld bons. Sodoende kon sy arm rus. Soms, bv. wanneer hy smee, moes hy sy taak so gou as moontlik afhandel voordat die metaal afgekoel het. Dan het hy selde op die aambeeld geslaan. Die houe op die aambeeld het die smid verder die geleentheid gegee om sy werk te beskou voordat hy die metaal verder bewerk. Die voorslaner moes oplet en luister na die handhamer van die smid. Slaan die smid vinnige, ligte houe op die aambeeld, was dit vir die voorslaner die teken om die voorhamer

te gebruik of om vinniger te slaan. Die krag waarmee die smid geslaan het, was 'n aanduiding van die krag van die voorhamer=houe verlang. As die smid dus 'n harde hou op die metaal en 'n middelmatige hou op die aambeeld gee, moes die voorslaner harde hou met sy voorhamer slaan.

Die voorslaner moes in die middel van die aambeeld op die metaal slaan. As hy dit moes wissel, het die smid met sy hand=hamer aangedui waar die hou moet val. As sywaartse houe uitgevoer moes word, het die smid sulke houe met die handhamer uitgevoer. Twee voorslaners kon ook gelyktydig saam met die smid werk. Wanneer een sy hou klaar geslaan het, dui die smid die plek vir die volgende hou aan waar die ander voorslaner dan sy hamer laat neerkom. Die "musiek" van die hamers was op sy mooiste as twee voorslaners en 'n smid sō saamgewerk het. As die voorslaner moet ophou, "gooi die smid die hamer plat", d.w.s. draai hy die kop sywaarts.<sup>442)</sup>

Die yster is oor die aambeeld beweeg terwyl dit geslaan word d.w.s. die smid trek dit na hom toe. Dit verseker konstante en akkurate houe. Die yster moet ook nie net aan die een kant geslaan word nie, maar moet telkens omgedraai word om so=doende te verhoed dat die vesels van die yster gebreek word.<sup>443)</sup>

Om 'n hamer reg te gebruik, was 'n kuns wat net deur oefening en ondervinding vervolmaak is.

#### 26.4.0 Beskildering van waens en karre.

Die beskildering van 'n wa of kar was 'n moeilike en tydrowende werk wat aangepak is nadat al die hout- en smeewerk afgehandel is. 'n Aangebore skildertalent was saam met 'n vaste hand vir skilderwerk nodig, veral vir die trek van lyne en die versiering van die wa of kar. Daarom het wamakers dikwels teen hierdie taak opgesien, want 'n goeie wamaker was nie altyd 'n goeie skilder nie. In 'n eenmansonderneming was die wamaker genood=

saak om al die werk self te doen. Die wamakersfabrieke het hul skilderafdeling gehad waar opgeleide skilders die werk gedoen het. In die Paarl was van vroeg af skildersonderne- mings wat net skilderwerk gedoen het. Die wamakers kon dus hul skilderwerk daarheen stuur. Die Maleiers het 'n natuur- like aanleg vir skilderwerk gehad en hulle was tradisioneel die skilders.<sup>444)</sup>

Die beskildering van 'n wa het veral twee take behels, nl. die aanbring van die verskillende lae verf en die versiering, wat bestaan het uit strepe en blommotiewe.

#### 26.4.1 Die aanbring van die verf

'n Wa het verskillende lae verf gekry. Die grondlaag moes eerste aangewend word om die hout te seël en dit waterdig te maak. Die grondverf is van suiwer lynolie gemeng met witlood gemaak. Daarna is dit tot 48 uur gelaat om droog te word, voordat die wa met skuurpapier afgewerk is. Die wa kon nou sy eerste verflaag kry. Hiervoor is witlood, lynolie, lak (in Engels is dit japan genoem) en terpentyn gebruik. Die verf moes ewe- redig aangewend word. Dan is die wa weer afgeskuur. 'n Puim- steen kon ook hiervoor gebruik word. Indien daar holtes in die oppervlakte voorgekom het, is dit met stopverf opgevul, en glad afgewerk. Die volgende laag is bedoel om die wa sy werklike kleur te gee. Dit is deur tradisie bepaal. In Suid- Afrika was die waens in die algemeen groen met rooi wiele, ter- wyl die Engelse boerewaens blou met rooi wiele was. Die verf moes noukeurig voorberei word. 'n Bietjie van die poeierverf is op 'n steen gegooi en met lak natgemaak. Dit is met 'n palet- mes deurgewerk, waarna dit in 'n verfmeuletjie gemaal is. Ter- pentyn is bygevoeg om dit te verdun, waarna dit weer gemaal is. Dan is 'n teelepelvol roulynolie bygevoeg om die mengsel elasties te maak. Die mengsel is goed geroer. Die verf is op die duimnael getoets. As dit te "doods" lyk, moes meer olie bygevoeg word; as daar te veel glans was, is terpentyn byge- voeg. Byewas kon die lynolie vervang. 'n Teelepel blousel by

die mengsel sou dit 'n helderder kleur gee. Dit is dan ewe=redig aangewend. 'n Verdere laag kon aangewend word indien die vorige onvoldoende geblyk het.<sup>445)</sup>

'n Bokkiekar of oop kar is ook geverf. Die kleure het hoofsaak=lik met dié van die wa ooreengestem, nl. groen vir die bakwerk en rooi vir die wiele. Bruin vir die bakwerk is ook dikwels gebruik. Die kapkar kon geverf word, meestal bruin of swart, maar dit is ten slotte vernis. 'n Kapkar kon ook net vernis word. Die vernislaag is eers 'n paar dae na die beskildering aangebring om die glans te verhoog en vir duursaamheid. Dit was 'n delikate werk. Die vernis is met op en af kwashale egalig aangewend. Sorg moes gedra word dat geen stof of water naby kom as verniswerk gedoen is nie. 'n Spaider is altyd ge=verf en vernis. Die gewildste kleure was swart en donker=groen.<sup>446)</sup>

Oorsese ingevoerde rytuie soos die landauer, brougham, victoria, ens., was pragtig afgewerk. Dit het heelwat meer lae verf en vernis gekry. Elke laag moes eers geskuur word voordat die volgende laag aangewend is. Bird vermeld dat van die eerste grondlaag tot die finale vernislaag aangewend is, tot vyftig verskillende lae gebruik is. Die rytuig se aantreklikheid het hiervan afgehang. 'n Rytuijskilder se leuse was dan ook : "Putty and paint will turn the Devil into a Saint."<sup>447)</sup>

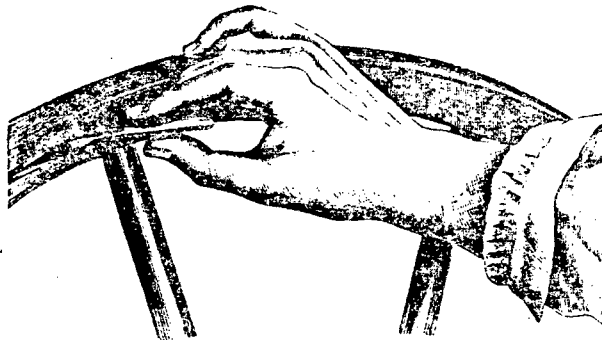
#### 26.4.2 Versiering van die wa en kar

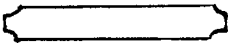
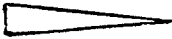
Om die strepe en lyne op 'n rytuig aan te bring, was 'n kuns wat net met lang oefening bemeester is. Dit is vryhand ge=doen. 'n Vaste hand, sterk senuwees en 'n goeie oog was voor=vereistes vir die skilder. Die oog moes eintlik vinniger as die hand wees om vroegtydig oneffenhede in die hout waar te neem.<sup>448)</sup>

In die V.S.A. het die lyne verskillende benaminge gehad n.a.v. die dikte daarvan. So is eerstens onderskei tussen 'n lyn en



en 'n streep. Die lyn was fyner terwyl strepe dikker was. Verder is daar by lyne tussen haar, fyn, medium, sterk, rond en swaarrond onderskei. Strepe is verdeel in lig, nou, medium, swaar en breed. 'n Dubbele fynlyn, dubbele mediumlyn, ens., is ook aangetref.<sup>449)</sup> Dit is onbekend of die Suid-Afrikaanse skilders ook tussen die verskillende soorte lyne en strepe onderskei het. By die bestudering van versierings op Suid-Afrikaanse karre en waens is wel strepe van verskillende diktes waargeneem.



Die posisie van die hand was belangrik as die wa, kar of wiel belyn is. Die penseel is tussen duim en voorvinger gehou. Die ander vingers is gestrek gehou om as rigtingwysers vir die penseel te dien en om die balans van die hand te behou. As 'n wiel belyn is, is dit aan die wielpen of verfbok gehang. Wanneer die lyn getrek is, is die wiel met die linkerhand gedraai terwyl die penseel in die regterhand vasgehou is. Die hand is nie beweeg nie. In Suid-Afrika het die strepiestrekker basies net een patroon gebruik. As rede hiervoor is aangegee dat sodoende vasgestel kon word wie die beste skilder is. Die kenmerkende patroon op die bakwerk en ander plat oppervlaktes, veral op die onderstel van die wa, was 'n reghoek met uitgeskulpte hoeke :  Die strepe op die wielspeke het 'n lang driehoek voorgestel :  Andersins is net van ewewydige lyne gebruik gemaak. Dit is veral op die naaf en vellings aangebring. Op die vellings was gewoonlik 'n breë lyn tussen twee smalles.<sup>450)</sup>

Blommotiewe is op die wakis, gereedskapkis en bokbalke geverf. Hierdie blomme is gewoonlik in rooi, groen, geel en wit geskilder. Daardeur het die wa sy tradisionele voorkoms gekry.



Die blommotief was meestal op inheemse flora gebaseer. Die gousblom en protea was gewild, hoewel die roos ook meermale voorgekom het. Om die blomvorm te kry, het die skilder die kwassie 'n draai gegee asof hy 'n komma wou maak. Die blom is dan verder met fyn strepies ingevul. Die strepiestrekker was terselfdertyd ook letterskilder. Op die kant van die wa of kar moes die naam en plaasnaam van die eienaar verskyn. Daar is wetlik bepaal dat dit gedoen moes word. Dit was dus ook deel van die skilder se opdrag.<sup>451)</sup>

VERWYSINGS

1. H. Steytler : Laaste wamaker sluit sy deur (Die Huisgenoot, 22/11/1968, pp. 12-15).
2. H. Solomon, persoonlike onderhoud; L.G. Green : Beyond the city lights, p. 30.
3. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
4. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 163.
5. P.J. van der Merwe : Die trekboer in die geskiedenis van die die Kaapkolonie, pp. 188-189.
6. H.B. Thom : Die lewe van Gert Maritz, p. 38.
7. Anoniem : Men of the times, p. 157.
8. Jaarblad van die Hoër Tegniese Skool Uitenhage 1945, p. 15.
9. De Kolonist, 19/10/1901.
10. Jaarblad van die Hoër Tegniese Skool Uitenhage 1945, p. 15.
11. G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
12. De Kolonist, 2/5/1901.
13. W. Thom, persoonlike onderhoud.
14. M.M. Marais : Armesorgaan die Kaap onder die Kompanjie, pp. 103-105.
15. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 19-20; H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 41.
16. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 19.
17. Ibid., p. 20.
18. G.D.J. Schotel : Het maatschappelijke leven onze voorvaderen, p. 154.
19. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 1.
20. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 175.
21. M.M. Marais : Armesorgaan die Kaap onder die Kompanjie pp. 103-105.
22. H.B. Thom : Die lewe van Gert Maritz, p. 39.
23. H. Solomon en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
24. H.B. Thom : Die lewe van Gert Maritz, pp. 38-39.
25. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 41; W. Thom, persoonlike onderhoud.
26. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 42.

27. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 176.
28. K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
29. H. Steytler : Laaste wamaker sluit sy deur (Die Huisgenoot, 22/11/1968, pp. 12-15).
30. W.A. Joubert (samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei, p. 104.
31. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 16.
32. W. Thom, persoonlike onderhoud.
33. W. Roome, persoonlike onderhoud; S. Vercueil : Laaste van die meester-wamakers (Naweekpos, Sept. 1966, p. 11).
34. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
35. L.G. Green : Beyond the city lights, p. 31.
36. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
37. Ibid.
38. H.B. Thom : Die lewe van Gert Maritz, p. 42.
39. De Paarl, 2/2/1892 en 23/3/1892.
40. Statistical Register, 1884-1909; South African Almanac and Reference Book 1911/12.
41. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
42. W. Roome, persoonlike onderhoud.
43. Ibid.
44. Kaapse Plakkaatboek deel 1 (1652-1707), p. 75.
45. Ibid., pp. 157-158.
46. Ibid., p. 274.
47. Ibid., p. 275.
48. W.A. van der Stel : Korte deductie ..., p. 110.
49. O.F. Mentzel : Lebensgeschichte Herrn. Rudolph Siegfried Allemans ..., p. 83.
50. Kaapse Plakkaatboek deel 2 (1707-1753), pp. 210-211.
51. J.S. Stavorinus : Reize van Zeeland over de Kaap de Goede Hoop ... I, p. 66.
52. Kaapse Plakkaatboek deel 4 (1787-1795), p. 20.
53. J.W.D. Moodie : Ten years in South Africa I, pp. 62-63.
54. African Court Calender and Directory 1817/18.

55. H.B. Thom : Die lewe van Gert Maritz, pp. 39-40.
56. C. Barter : The dorp and the veld, p. 45.
57. J. Chapman : Travels in the interior of South Africa I, p. 217.
58. J. Bond : They were South Africans, p. 105.
59. C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, p. 40;  
L.G. Green : In the land of afternoon, p. 125; M.E.R.:  
Oorlogsdagboek, p. 16.
60. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 197-198.
61. W. Thom, persoonlike onderhoud.
62. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
63. N. Combrinck tydens Drakensteinse Heemkringvergadering,  
April 1978.
64. A.B. Baartman, persoonlike onderhoud.
65. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
66. Vgl. rekeninge in besit van mnr. Van Niekerk, Pontac, Paarl.
67. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 4.
68. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 506.
69. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 4.
70. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 4.
71. J. Bailey : Country wheelwright, p. 38.
72. Draftbook of centennial carriages, p. 110.
73. Carriage Journal, Junie 1963, p. 22.
74. Die Patriot, 19/1/1883.
75. W. Roome: Die Wamakerstaal, pp. 19-20; N. Combrinck tydens  
die Drakensteinse Heemkringvergadering, April 1978.
76. A.B. Baartman, persoonlike onderhoud.
77. Vgl. J.F. Phillips en Kie se katalogus.
78. W. Thom, persoonlike onderhoud.
79. Vgl. die foto's van Gribble, Fotograaf, Paarl.
80. Die Patriot 13/4/1893 en De Kolonist, 19/8/1899.

81. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 4.
82. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 164.
83. J. Bailey : Country wheelwright, p. 38.
84. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, pp. 4-6.
85. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 6.
86. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 506.
87. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, pp. 4-6; H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 5.
88. Ibid., p. 6; R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 510; H. Salomon persoonlike onderhoud.
89. J. Bailey : Country wheelwright, p. 38.
90. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, pp. 4-6; R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 506.
91. Byvoegsel tot Die Burger, 8/7/1972; Die Landbouweekblad, 28/11/1967, p. 79.
92. F. Schriber : The complete carriage and wagon painter, pp. 11-12; R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 506.
93. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 6.
94. W.A.T. I., p. 473.
95. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 30; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p. 23; E. Rosenthal : Old-time survivals in South Africa, p. 12; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
96. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p. 24; W.A.T. V, p. 335; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 33.
97. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, pp. 22-23; B. Spoelstra : Ons volkslewe, pp. 75-76; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 27, 30.
98. B. Spoelstra : Ons Volkslewe, p. 76; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p. 23.
99. S.P. Hyatt : The old transport road, p. 266; B. Spoelstra : Ons volkslewe, p. 76; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, pp. 21-23; E.A. Walker : The great trek, p. 37; K.P. Thunberg : Travels in Europe, Africa and Asia II, p. 37; J.W. Janssens : Journal .... (E.C. Godée-Molsbergen : Reizen in Zuid-Afrika, Vol. 4, p. 403); J.V. Coetzee : Die ossewa, p. 6.

100. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, pp. 25-28; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 42; J.V. Coetzee : Die ossewa, p. 8.
101. S.P. Hyatt : The old transport road, p. 263.
102. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 31; W.A.T. 11, p. 630; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
103. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, pp. 24-25; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 40.
104. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte ... I, p. 25.
105. J.V. Coetzee : Die ossewa, p. 49; G.H. van Rooyen : Kul=skatte ... I, pp. 29-31; W.J. Burchell : Travels in the interior of Southern Africa I, p. 150; K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
106. J.V. Coetzee : Die ossewa, p. 7; G.H. van Rooyen : Kultuur=skatte ... I, pp. 31-33; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 26; B. Spoelstra : Die kakebeenwaentjie (Die Huisge=noot, Februarie 1920, p. 313); Byvoegsel tot Die Burger, 8/7/1972; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
107. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte ... I, pp. 26, 29.
108. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte ... I, pp. 29-31.
109. W.J. Burchell : Travels in the interior of Southern Africa I, pp. 149-150.
110. J.V. Coetzee : Die ossewa, p. 55; W. Roome : Die wamakers=taal, pp. 25, 27, 30, 31, 32, 38; Persoonlike onderhoude met G. Lemmer, K. Badenhorst en B. Baartman; vgl. ook 'n tekening van 'n bokwa in besit van die W.A.T.
111. W. Punt : Die kakebeenwa (Restorica, Augustus 1979, p. 20); S.P. Hyatt : The old transport road, p. 265; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 41; M.M. Steytler en Kie.: Katalogus, p. 123; A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volks=kunde en Volkstaal, April 1969, p. 33); K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
112. Carriage Journal, Desember 1963, p. 64.
113. R. Percival : An Account of the Cape of Good Hope, pp. 59-60.
114. J. Walton : Ox-wagon : symbol of South African exploration and expansion (Latern, Maart 1976, p. 13).
115. A. Bird : Roads and vehicles, p. 96.
116. J.A. van Riebeeck : Daghregister II, p. 95; F. Masson : An account of three journeys ..., p. 315; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte ... I, pp. 74-75.

117. A. Bird : Roads and vehicles, p. 97; G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 144.
118. J. Walton : Ox-wagon : symbol of South African exploration and expansion (Latern, Maart 1976, p. 15).
119. C.F. Gronum : Transportry, runderpes en poskoetse, pp. 37-38.
120. Voorwaarts, 17/9/1902; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 29-30; Persoonlike onderhoude met K. Badenhorst en H. Solomon.
121. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 28.
122. Ibid., p. 28; K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
123. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 29; S.P. Hyatt : The old transport road, p. 274. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 145.
124. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 29; K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
125. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 42; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
126. K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
127. A. Bird : Roads and vehicles, p. 77; Persoonlike onderhoud met G. Kotzé.
128. A. Bird : Roads and vehicles, p. 77; G. Kotze, persoonlike onderhoud.
129. A. Bird : Roads and vehicles, pp. 77-78.
130. J. Brockhouse and Co. Ltd. : Katalogus, pp. 16-17.
131. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 26, 37, 54; C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 4.
132. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 55; C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 6.
133. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 9.
134. Ibid., pp. 6-7; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 41; M.M. Steytler & Co. : Katalogus, p. 144.
135. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 3; Western Province Advertiser, 1/9/1882; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 45; M.M. Steytler & Co. : Katalogus, pp. 143-144; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
136. K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.

137. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 4.
138. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 54.
139. C.J. Swanepoel : Die kapkar, pp. 4-5; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 54, 68.
140. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 4; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 55-63; P. Scheepers, persoonlike onderhoud.
141. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 5; W. Roome : Die wamakers=taal, p. 56; A. Visser, persoonlike onderhoud.
142. H.B. Vos : Rijtuigen, p. 31, C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 6; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
144. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 6; W. Roome : Die wama=kerstaal, pp. 66, 72; A. Visser, persoonlike onderhoud.
145. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 53.
146. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 5.
147. Ibid., p. 6; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 68.
148. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 4; W. Roome : Die wa=makerstaal, p. 71.
149. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 7; W. Roome : Die wa=makerstaal, p. 57.
150. C.J. Swanepoel : Die kapkar, p. 8.
151. Ibid., pp. 7-8.
152. H.A. Lückhoff : Die verhaal van bosbou en sy mense (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, pp. 22-24).
153. Men of the times : Old colonists of the Cape Colony ...., p. 157.
154. M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 153).
155. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 24; H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 7.
156. Persoonlike onderhoude met H. Solomon, W. Thom en B. Baartman.
157. Men of the times : Old colonists of the Cape Colony ...., p. 157.
158. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertyd=perk I, pp. 210-212; G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 34.



159. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertyd=perk I, p. 213; G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 39.
160. G.H. van Rooyen : Nederlandse boerewa en die kakebeenwa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Mei 1954, pp. 27-32); G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 42-43.
161. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
162. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruike van inheemse houtsoorte (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, p. 451).  
M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 153);  
R. Bresler : Magic of wheel-making (Farmer's Weekly, 4/5/1960, p. 53); K.P. Thunberg : Travels in Europe, Africa, and Asia II, p. 109.
163. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruike van inheemse houtsoorte (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis p. 45);  
A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1969, p. 31).
164. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruike van inheemse houtsoorte (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, p. 45).  
W.J. Burchell : Travels in the interior of Southern Africa I, p. 123; R. Bresler : Magic of wheel-making (Farmer's Weekly, 4/5/1960, p. 53).
165. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruik van inheemse houtsoorte (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, p. 45).
166. Vgl. Suid-Afrikaanse Navorsingsinstituut vir Bosbou se ontleding van 'n muilwa.
167. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruik van inheemse houtsoorte (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, pp. 45-46); G.H. van Rooyen : Die Nederlandse boerewa en die kakebeenwa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Mei 1954, p. 28); A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1969, p. 32); S. Vercueil : Die beroemde wamakersfabriek (Rooi Rose, 14/8/1968, p. 31); M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 156).
168. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruik ... (W.F.E. Immelman e.a. (red.) : Ons groen erfenis, pp. 45-46); A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1969, p. 31); M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 156).
169. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruik ... (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, pp. 45-46).
170. M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 156); S. Vercueil : Die beroemde wamakersfabriek (Rooi Rose, 14/8/1968, p. 31).

171. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruike ... (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, pp. 45-46); J. Barrow : Travels into the interior of Southern Africa I, pp. 297-298.
172. Vgl. Suid-Afrikaanse Instituut vir Bosbou se ontleding van 'n mulwa.
173. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruike ... (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, pp. 45-46).
174. J. Barrow : Travels into the interior of Southern Africa I, pp. 297-298.
175. A. Coetzee : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1967, p. 32).
176. M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 156).
177. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruike ... (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, pp. 45-46); H.V. Morton : In search of South Africa, p. 83; K.P. Thunberg : Travels in Europa, Africa and Asia II, p. 109.
178. G.L.F. Hartwig : Eertydse gebruike ... (W.F.E. Immelman e.a. (reds.) : Ons groen erfenis, pp. 45-46); M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 156).
179. L.G. Green : Grow lovely, growing old, p. 224; H.V. Morton : In search of South Africa, p. 83; M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 156); S. Vercueil : Die be-roemde wamakersfabriek (Rooi Rose, 14/8/1968, p. 31).
180. M.J. Wells : The effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 156); Vgl. Suid-Afrikaanse Instituut vir Bosbou se ontleding van 'n mulwa.
181. K.P. Thunberg : Travels in Europe, Africa and Asia II, p. 109.
182. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 46; A. Bird : Roads and vehicles, pp. 72, 104.
183. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, pp. 7, 11.
184. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne Museum, p. 46.
185. De Zuid-Afrikaan, 13/1/1832 en 10/2/1832.

186. De Ware-Afrikaan, 18/5/1841.
187. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne Museum, p. 27.
188. P.R. Coates : Track and trackless, pp. 37-38.
189. SESA Vol. 10, pp. 569-570.
190. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
191. John Phillips, persoonlike onderhoud.
192. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
193. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne Museum, p. 48.
194. J.C. Pretorius : Die tuisnywerheid van die Afrikaner (P.G. Nel (red.) : Die Kultuurontplooiing van die Afrikaner, p. 107).
195. Men of the times : Old colonists of the Cape Colony ...., p. 157.
196. P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud; De Kolonist, 16/2/1899.
197. W.A.T. I, p. 167; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 141; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
198. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 146.
199. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 143.
200. W.A.T. I, p. 436; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 141-142.
201. Ensiklopedie van die Wêreld VI, p. 503.
202. Ensiklopedie van die Wêreld VI, p. 503; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
203. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 142; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
204. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 142.
205. W.A.T. V, pp. 716, 740; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 143; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
206. Ensiklopedie van die Wêreld VI, p. 503.
207. W.A.T.- kluis; W. Roome : Die Wamakerstaal, p. 144; Draft-book of centennial carriages, p. 115; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
208. Draft-book of centennial carriages, p. 115.

209. Ensiklopedie van die Wêreld VI, p. 503: W. Roome : Die wamakerstaal, p. 145.
210. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 145.
211. Ibid, p. 145; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
212. P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
213. Men of the times : Old colonists of the Cape Colony ...., p. 157; Draftbook of centennial carriages, p. 115.
214. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 146.
215. Ibid., p. 146.
216. Ibid., p. 146.
217. P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
218. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 75.
219. W.A.T. I, p. 177; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 141.
220. W.A.T. I, p. 309; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 141; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
221. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 141.
222. Ibid., p. 141.
223. Ibid., p. 142; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
224. W.A.T. II, p. 28; Western Province Advertiser, 26/1/1883.
225. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 142.
226. Ibid., p. 143.
227. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 75.
228. Ibid., pp. 114, 143.
229. Ibid., p. 143; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
230. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 144; Western Province Advertiser, 26/1/1883.
231. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 144; P.G.L. Taljaard, persoonlike onderhoud.
232. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 144.
233. Ibid., p. 144; De Ware Afrikaner 22/6/1841.
234. H. Solomon, persoonlike onderhoud; Western Province Advertiser, 26/1/1883.

235. H.B. Vos : Rytuigen, p. 34.
236. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 107.
237. N. Combrinck tydens Drakensteinse Heemkringvergadering, April 1978; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
238. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 107, 135.
239. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
240. Ibid.; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 88, 128-129; Die Huisgenoot, 24/5/1935, p. 9.
241. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 135.
242. Ibid., p. 138.
243. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 46.
244. S.J. du Toit : Outydse gereedskap (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1966, p. 1).
245. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, pp. 8, 10, 65, 78.
246. W.L. Goodman : British planemakers, p. 41.
247. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 44-45, 107; G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 161; Persoonlike onderhoude met M. de Villiers en H. Solomon.
248. W.A.T. I, p. 359; W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 195; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 77, 87; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 146; J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, pp. 13-14.
249. W.A.T. III, p. 487; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 130.
250. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 76.
251. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 102; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 146; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
252. W.A.T. III, p. 487.
253. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
254. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 130; W.A.T. III, p. 487.
255. J. Vader : Die wagenmakerij op Walcheren, p. 14; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 78.

256. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 78; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
257. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 146, 212.
258. W.A.T. I, p. 490.
259. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 31; W.A.T. I, p. 307; W.A.T. IV, p. 65.
260. W.A.T. II, p. 762; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 80; J. Vader : Die wagenmakerij op Walcheren, p. 8.
261. W.A.T. III, p. 487.
262. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 92.
263. M.S.B. Kritzinger e.a. (reds.) : Verklarende Afrikaanse Woordeboek, pp. 405, 419.
264. W.A.T. I, p. 492; H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 14; W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 165; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
265. W.A.T. I, p. 491.
266. J. Vader : Die wagenmakerij op Walcheren, p. 9; W. Roome Die wamakerstaal, pp. 79, 81.
267. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 81.
268. Ibid., p. 82; B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 26.
269. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 175; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 101; B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 27; W.A.T. I, p. 492; G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 162; Steytler en Kie. : Katalogus, p. 59; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
270. W.L. Goodman : The history of woodworking tools ..., pp. 12, 33-35; G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 17; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 46, 65; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
271. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 83.
272. Ibid., p. 83; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
273. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 83-84.
274. R.A. Salaman, Dictionary of tools ..., p. 65; G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 18.

275. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 23-24;  
G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of  
woodworking handtools, p. 11.
276. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 30; Per=soonlike onderhoude met G. Lemmer en H. Solomon.
277. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, pp. 188-191; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 86; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 215.
278. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 203; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 211; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 99; H. Solomon, per=soonlike onderhoud.
279. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 7.
280. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 202; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 70, 75.
281. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 51, 71.
282. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 89-90; J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, pp. 12-13; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 72.
283. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 165; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
284. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 114; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
285. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 91, 165; W.A.T. VI, p. 24.
286. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 201; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 96-97; Persoonlike onderhoude met G. Lemmer en H. Solomon.
287. Steytler & Co. : Katalogus, p. 166; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 227; Persoonlike onderhoude met G. Lemmer en H. Solomon.
288. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 108, 154; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 104-105; G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodwor=king hand tools, pp. 41, 72; Persoonlike onderhoude met G. Lemmer en H. Solomon.



289. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 109; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 237-239; W.L. Goodman : The history of woodworking tools, pp. 111, 115, 116, 125, 128; Anoniem : A history of tools (S.A.S & H. Magazine, Julie 1956, pp. 462-463).
290. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 155; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 109.
291. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, pp. 145-148; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 109-111; J. Vader : Die wagenmakerij op Walcheren, p. 11; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
292. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 131; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 110.
293. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 23; W. Roome : Die wamakers=taal, pp. 111.
294. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 24; J. Vader : De Wagen=makerij op Walcheren, p. 11; R.A. Salaman : Dictio=nary of tools ..., p. 408; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 109-112; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
295. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 412; J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 11; B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 24; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 111-112; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
296. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 143; J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 11.
297. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 239; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 112.
298. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 35-36; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 113; K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
299. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 112-113.
300. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 299; W.L. Goodman : The history of woodworking tools, pp. 39, 55, 57, 70-72, 88, 92, 106; W.L. Goodman : British planemakers from 1700, pp. 2, 27, 49; H. Solomon, persoonlike onderhoud
301. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 115-116.
302. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, pp. 83-84; J. Vader : De wagemakerij op Walcheren, p. 7; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 116.



303. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 116, 120; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
304. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, pp. 67, 70-72;  
J. Vader : De Wagenmakerij op Walcheren, p. 7;  
W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 117-118; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
305. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 70;  
W. Roome : Die wamakerstaal, p. 118; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
306. W.L. Goodman, The history of woodworking tools, p. 78.
307. W.L. Goodman : British planemakers from 1700, p. 41;  
R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 312, 392;  
W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 116-120; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
308. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 120.
309. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
310. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 229; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 121-122; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
311. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, pp. 230-233; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 122; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
312. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
313. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 122-123.
314. Ibid., pp. 74, 86, 124; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 530-532; Steytler en Kie., : Katalogus, p. 165; Persoonlike onderhoude met H. Ehlers, K. Badenhorst en H. Solomon.
315. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 102; B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 25; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 105; Sears, Roebuck & Kie. : Katalogus no. III, pp. 505-506; Persoonlike onderhoude met G. Lemmer en H. Solomon.
316. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 25; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
317. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, pp. 15-16.
318. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 512.
319. Ibid., p. 511.

320. Ibid., p. 511; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
321. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 512.
322. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 102, 126-127.
323. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 130.
324. Ibid., p. 94; G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 150)
325. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 130-131.
326. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 15; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 108, 129.
327. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, pp. 5, 13; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 175; G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 82; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 125; Persoonlike onderhoud met H. Solomon en G. Lemmer.
328. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 87; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 244, 250; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 134; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
329. R.A. Salaman : Dictionary of woodworking tools ..., p. 106.
330. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 108, 137.
331. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 26; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 138; Persoonlike onderhoud met H. Solomon en K. Badenhorst.
332. W.A.T. I, p. 1; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 74, 126; R. Webber : The village blacksmith, p. 51.
333. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 64, 66.
334. R. Webber : The village blacksmith, p. 51; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
335. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 66.
336. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
337. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 115, 119-121.
338. Ibid., p. 115; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 78.

339. W.A.T. I, p. 425; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
340. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 150-151; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
341. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 112-115; W. Roome : Die wamakers=taal, pp. 84, 106.
342. R. Webber : The village blacksmith, p. 54; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 94.
343. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p.46; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 84.
344. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 85, 95, 100, 126, 131; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
345. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 224.
346. Ibid., p. 62; R. Webber : The village blacksmith, p. 50; p. 50; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 93.
347. H.R. Bradley-Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 70-71, 75.
348. Ibid., pp. 77, 82-83; R. Webber : The village blacksmith, p. 54.
349. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 79-81; M.M. Steytler & Co.: Katalogus, p. 48.
350. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 110.
351. Ibid., pp. 78, 97; B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 7; R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 233; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 89.
352. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 89.
353. Ibid., p. 93.
354. Ibid., p. 95; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' at Shelburne museum, p. 61.
355. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 101; G. Sturt : The wheel=wright's shop, p. 162; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 226; J.W. Lilico : Blacksmith's manuel illustrated, p. 76.

356. Bosman, Van der Merwe en Hiemstra : Tweetalige Woordeboek, p. 1738; R. Webber : The village blacksmith, p. 53; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 121; M. le Roux : Die Kaapse Kopersmid, p.57.
357. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 81, 104.
358. Ibid., p. 134.
359. H.R. Bradley Smith : Blacksmith's and farriers' tools at Shelburne museum, p. 136.
360. Ibid., pp. 13 e.v.; J. Brockhouse and Co. : Katalogus; B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 35; H. Solomon, persoon= like onderhoud.
361. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 516; H. Ehlers, persoonlike onderhoud.
362. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 138 e.v.
363. Ibid., p. 62; R. Webber : The village blacksmith, p. 50.
364. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 62; R. Webber : The village blacksmith, p. 50.
365. W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 139-140.
366. Ibid., p. 112.
367. Ibid., p. 140.
368. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 491-493; W. Roome : Die wamakerstaal, p. 89; H. Soloman, persoonlike onderhoud.
369. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 165.
370. Ibid., pp. 491-493.
371. Ibid., pp. 491-493.
372. Ibid., p. 491; W. Roome : Die wamakerstaal, pp. 83, 125.
373. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 91.
374. Ibid., p. 101.
375. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., pp. 491-493.
376. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 107.

377. R.A. Salaman : Dictionary of tools ...., pp. 491-493.
378. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 47; F. Schriber : The complete carriage and wagon painter, pp. 13, 53; M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 60; H. Solomon, persoonlike onderhoud; W. Roome : Die wamakers=taal, p. 128.
379. F. Schriber : The complete carriage and wagon painter, pp. 51-55; Carriage Journal, Desember 1963, p. 69. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 60; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
380. R.A. Salaman : Dictionary of tools ....., p. 290.
381. Ibid., p. 290.
382. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 139.
383. R.A. Salaman : Dictionary of tools ...., pp. 280, 518; Draftbook of centennial carriages, p. 111; Die Patriot, 24/12/1880; W. Thom, persoonlike onderhoud.
384. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 82; M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 102; G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
385. R.A. Salaman : Dictionary of tools ...., p. 515; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 229, 232.
386. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 56-57; H. Solomon en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
387. R.A. Salaman : Dictionary of tools ...., p. 518; W. Thom, persoonlike onderhoud.
388. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 99.
389. Ibid., pp. 110-112; G. Lemmer en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
390. Westelike Provincie Heraut, 23/6/1883.
391. Die Patriot, 19/1/1883.
392. Sears, Roebuck & Co. : Katalogus 1902, p. 505.
393. W. Roome : Die wamakerstaal, p. 128.
394. R.A. Salaman : Dictionary of tools ...., p. 518; G. Lemmer, H. Ehlers, K. Badenhorst en H. Solomon, persoonlike onderhoude.
395. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 233; H. Solomon en W. Thom, persoonlike onderhoude.

396. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 11;  
J.G. Jenkins (ed.) : Traditional tool and equipment, p. 12.
397. Draftbook of centennial carriages, p. 106; J. Vader :  
De wagenmakerij op Walcheren, p. 1.
398. J. Bailey : Country wheelwright, p. 41.
399. J. Bailey : Country wheelwright, pp. 41-42; G. Sturt :  
The wheelwright's shop, pp. 100-101; H. Solomon  
en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
400. J. Bailey : Country wheelwright, pp. 41-47; G. Sturt :  
The wheelwright's shop, pp. 101-102; K. Badenhorst  
en H. Solomon, persoonlike onderhoude.
401. J. Bailey : Country wheelwright, pp. 41-47; G. Sturt :  
The wheelwright's shop, p. 97; G. Lemmer en H.  
Solomon, persoonlike onderhoude.
402. G. Lemmer, persoonlike onderhoud.
403. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 12;  
G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 97; H. Solomon,  
persoonlike onderhoud.
404. G. Lemmer en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
405. H. Solomon en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
406. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 44-45, 98-99;  
H. Solomon, persoonlike onderhoud.
407. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 98-99, 105-107;  
H. Solomon en G. Lemmer, persoonlike onderhoude.
408. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 105-107;  
H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland,  
pp. 13-14; G. Lemmer, H. Solomon en K. Badenhorst,  
persoonlike onderhoude.
409. J. Walton : Ox-wagon : symbol of South African exploration  
(Lantern, Maart 1976, p. 11); A. Bird : Roads and  
vehicles, pp. 74-75.
410. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 117-118, 121;  
H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers'  
tools at Shelburne museum, pp. 228-229; H.G. Fokkens :  
Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 14; K. Baden=  
horst, G. Lemmer en H. Solomon, persoonlike onderhoude.

411. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 121; H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 14; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 228-229; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
412. A.A.J. van Niekerk : Herneuter, p. 19.
413. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 124; A.A.J. van Niekerk : Herneuter, p. 18; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p. 34; Byvoegsel tot Die Burger, 8/7/1972.
414. H. Solomon en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
415. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 125-126; H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 136, 235-236; A.A.J. van Niekerk : Herneuter, p. 19; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekker-tydperk I, p. 34; K. Badenhorst en H. Solomon, persoonlike onderhoude.
416. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 235-236.
417. A. Bird : Roads and vehicles, pp. 73-74.
418. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
419. Ibid.
420. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedryf in Friesland, p. 14; G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 129-131; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
421. A. Bird : Roads and vehicles, p. 76; K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
422. G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 135-137; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
423. H. Solomon en K. Badenhorst, persoonlike onderhoude.
424. Roads and their traffic, p. 150; K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
425. A. Bird : Roads and vehicles, p. 85; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
426. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 61; J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 16; H. Braber (samesteller) : Van klep tot krat, pp. 41-45; G.H. van Rooyen : Nederlandse boerewa en die kakebeenwa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Mei 1954, p. 28); B. Spoelstra : Die kakebeenwaentjie (Die Huisgenoot, Febr. 1920, p. 313).



427. L.G. Green : In the land of afternoon, p. 127; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
428. Byvoegsel tot Die Burger, 8/7/1972; G. Lemmer en H. Solomon, persoonlike onderhoud; S A N I, p. 19; G. Sturt : The wheelwright's shop, pp. 79-80.
429. J. Vader : Die wagenmakerij op Walcheren, p. 60; K. Badenhorst, persoonlike onderhoud; H.B. Thom : Die lewe van Gert Maritz, p. 40.
430. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
431. K. Badenhorst, persoonlike onderhoud.
432. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
433. M.M. Steytler and Co. : Katalogus.
434. G.A. Thrupp : The history of coaches, p. 69.
435. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 60; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p. 33; A.A.J. van Niekerk : Herneuter, p. 19; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
436. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 61.
437. Ibid., pp. 60-61; R. Webber : The village blacksmith, p. 51; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
438. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 47-48.
439. Ibid., p. 97; R. Webber : The village blacksmith, p. 56.
440. H. Solomon, persoonlike onderhoud.
441. H.J. Louw, persoonlike onderhoud.
442. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 73, 97; H. Solomon, persoonlike onderhoud.
443. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 73-74.
444. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 41; H. Solomon en W. Roome, persoonlike onderhoude.
445. F. Scriber : The complete carriage and wagon painter, pp. 18-19, 28-32; J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 42; R.A. Salaman : Dictionary of tools..., p. 289; G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk I, p. 36.



446. J. Vader : De wagenmakerij op Walcheren, p. 43; F. Schriber : The complete carriage and wagon painter, pp. 40-41; G. Kotzé en H. Solomon, persoonlike onderhoude.
447. R.A. Salaman : Dictionary of tools ..., p. 289; A. Bird : Roads and vehicles, p. 105.
448. F. Schriber : The complete carriage and wagon painter, pp. 50, 58.
449. Ibid., p. 56.
450. Ibid, pp. 53-54; K. Badenhorst en G. Kotze, persoonlike onderhoude.
451. H. Steytler : Laaste wamaker sluit sy deur (Die Huis=genoot, 22 November 1968, pp. 12-15); K. Badenhorst en H. Solomon, persoonlike onderhoude; M. Baraitser en A. Obholzer : Cape country furniture, pp. 241-242.

## ILLUSTRASIES

Die illustrasies in hierdie tesis is uit verskillende bronne verkry. Die tesisbladsy waarop die illustrasies verskyn, word eerste genoem en daarna die bron. Indien daar meer as een illustrasie op 'n bladsy voorkom, word dit in die gewone volgorde genoem, nl. van links na regs, van bo na onder.

203. Retief, De Ville and Co. : Katalogus, voorblad.
205. J.F. Phillips and Co. : Katalogus, voorblad.
211. Woordeboek van die Afrikaanse Taal, deel V, p. Xll.
214. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrek=  
kertydperk I, p. 32.
215. Ibid., p. 25.
215. Ibid., p. 26.
218. M.J. Wells : The effect of the wagon building industry  
on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 155).
219. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekker=  
tydperk I, p. 28.
220. M.J. Wells : The effect of the wagon building industry  
on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973, p. 154).
221. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 123.
222. J. Brockhouse and Co. : Katalogus, p. 117.
224. Ibid., p. 155.
224. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 128.
227. Ibid., p. 138.
228. Retief, De Ville and Co. : Katalogus, p. 27.
228. J. Walton : Cape carts (S.A. Panorama, Oktober 1976;  
p. 15).
229. J. Brockhouse and Co. : Katologus, p. 15.
229. Ibid., p. 18.
232. Ibid., p. 81.
234. Eie toekenning.
235. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 147.

236. J. Brockhouse and Co. : Katalogus, p. 206.
236. Ibid., p. 101.
237. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 160.
238. Ibid., p. 158.
239. Ibid., p. 146.
240. Ibid., p. 149.
244. G.H. van Rooyen : Kultuurskatte uit die Voortrekker=  
tydperk I, p. 211.
260. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedrijf in Friesland,  
illustrasielys 1.
261. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 135.
261. Ibid., p. 134.
262. Ibid., p. 146.
262. Ibid., p. 32.
263. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of wood=  
working handtools, p. 100.
263. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedrijf in Friesland,  
illustrasielys 1.
264. Ibid.
264. G. Blackburn. The illustrated encyclopedia of wood=  
working handtools, p. 34.
264. Ibid., p. 31.
265. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedrijf in Friesland,  
illustrasielys 1.
265. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 58.
265. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 97.
266. Ibid., p. 87.
267. Ibid., p. 65.
267. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of wood=  
working handtools, p. 21.
268. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 65.
268. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedrijf in Friesland,  
illustrasielys 1.

269. M.M. Steytler & Co. : Katalogus, p. 114.
269. Ibid., p. 77.
270. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 9.
271. Ibid., p. 9.
271. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools, p. 106.
271. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 169.
271. Ibid., p. 166.
272. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia ..., p. 68.
272. Ibid., p. 68.
273. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedrijf in Friesland, illustrasielys 1.
273. M.M. Steytler & Co. : Katalogus, p. 77.
273. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 514.
274. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia ..., p. 42.
274. M.M. Steytler & Co. : Katalogus, p. 62.
274. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 154.
275. W.L. Goodman : The history of woodworking tools, p. 118.
276. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia of wood= working handtools, p. 194.
276. B.D. Swanenburg : Tech-tern, p. 53.
277. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 443.
277. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia ..., p. 194.
278. Ibid., p. 195.
278. Ibid., p. 195.
278. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 53.
279. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia ..., p. 197.
279. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 441.

- 279. Ibid., p. 438.
- 281. Ibid., p. 300.
- 282. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 40.
- 282. Ibid., p. 40.
- 282. Ibid., p. 40.
- 283. Ibid., p. 40.
- 283. Ibid., p. 42.
- 283. Ibid., p. 42.
- 284. Ibid., p. 40.
- 285. Ibid., p. 72.
- 285. M.M. Steytler & Co. : Katalogus, p. 122.
- 286. Ibid., p. 47.
- 287. Ibid., p. 122.
- 287. Ibid., p. 166.
- 287. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 531.
- 287. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 160.
- 287. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 532.
- 288. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 28.
- 288. Ibid., p. 105.
- 289. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 512.
- 290. Ibid., p. 509.
- 291. Ibid., p. 513.
- 293. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 83.
- 293. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 296.
- 294. Ibid., p. 292.
- 294. Ibid., p. 183.
- 294. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedrijf in Friesland,  
illustrasielys 2.

295. M.M. Steytler & Co. : Katalogus, pp. 71-72.
296. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 261.
296. Ibid., p. 478.
296. M.M. Steytler & Co. : Katalogus, p. 52.
297. J. Brockhouse and Co., : Katalogus, p. 230.
298. M.M. Steytler and Co., : Katalogus, p. 63.
299. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 116.
299. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 127.
300. J. Brockhouse and Co. : Katalogus, p. 232.
300. Ibid., p. 215.
301. Ibid., p. 228.
301. Ibid., p. 233.
302. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 9.
303. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 148.
303. Ibid., p. 142.
303. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 9.
303. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia ...., p. 107.
305. J. Brockhouse and Co. : Katalogus, p. 232.
305. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, pp. 130-131.
307. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 142.
307. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne Museum, p. 139.
307. J. Brockhouse and Co. Katalogus, p. 232.
308. H.R. Bradley Smith : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum, p. 144.
308. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 516.
309. B.D. Swanenburg : Tech-term, p. 83.

310. Ibid., p. 53.
310. Ibid., p. 31.
311. G. Blackburn : The illustrated encyclopedia ..., p. 116.
311. Ibid., p. 112.
312. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 165.
312. Ibid., p. 492.
312. Ibid., p. 492.
313. Ibid., p. 45.
313. Ibid., p. 492.
314. Ibid., p. 492.
314. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 60.
314. F. Schriber : The complete carriage and wagon painter,  
p. 14.
314. Ibid., p. 42.
316. Ibid., p. 53.
316. Ibid., p. 53.
316. Ibid., p. 52.
317. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 290.
318. Ibid., p. 270.
319. J. Brockhouse and Co. : Katalogus, p. 235.
319. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 102.
320. Ibid., p. 127.
321. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 259.
322. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 116.
323. Ibid., p. 116.
324. M.M. Steytler and Co. : Katalogus, p. 102.
325. Ibid., p. 133.
325. J. Brockhouse & Co. : Katalogus, p. 234.
328. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 507.



329. H.G. Fokkens : Het wagenmakersbedrijf in Friesland,  
illustrasielys 3.
330. G. Sturt : The wheelwright's shop, p. 96.
331. R.A. Salaman : Dictionary of tools, p. 509.
331. Ibid., p. 512.
334. Ibid., p. 509.
336. Ibid., p. 515.
338. Ibid., 517.
340. Ibid., p. 517.
341. W.L. Goodman : The history of woodworking tools,  
p. 167.
353. F. Schriber : The complete carriage and wagon painter,  
p. 54.

**BRONNE**

1. BESONDERE LITERATUUR.

- APPEL, A. : Die geskiedenis van houtvoorsiening aan die Kaap, 1652-1795 (Ongepubliseerde M.A.-verhandeling, U.S., 1966).
- BAILEY, JOCELYN : Country wheelwright. Londen, 1978.
- BARKER, T.C. en C.I. SAVAGE : An economic history of transport in Britain, 3rd. edition. Londen, 1974.
- BIRD, ANTHONY : Roads and vehicles. Londen, 1969.
- BLACKBURN, G. : The illustrated encyclopedia of woodworking handtools. Londen, 1974.
- BRABER, H. (samesteller) : Van klep tot krat (Bijdragen over boerenwagens en andere voertuigen). Amsterdam en Antwerpen, 1950.
- BRADLEY SMITH, H.R. : Blacksmiths' and farriers' tools at Shelburne museum (Museum pamphlet series no. 7).
- BROCKHOUSE, J. AND CO. LTD. : Katalogus. Londen, g.d.
- COATES, P.R. : Track and trackless (omnibuses and trams in the Western Cape). Kaapstad en Johannesburg, 1976.
- COPELAND, JOHN : Roads and their traffic 1750-1850. Newton Abbot, 1968.
- DAMASE, JACQUES : Carriages (translated by William Mitchell). New York, 1968.
- DE KOCK, M.H. The economic development of South Africa. Londen, 1936.
- Draftbook of centennial carriages displayed in Philadelphia at the International Exhibitions of 1876. New York, 1876 (Reprinted by Suffolk Museum & Carriage House, 1964).
- FOKKENS, H.G. : Het wagenmakersbedryf in Friesland. Arnhem, 1967.
- GOODMAN, W.L. : British planemakers from 1700, 2nd. edition. Suffolk, 1978.
- GOODMAN, W.L. : The history of woodworking tools. Londen, 1972.
- GRONUM, C.F. : Transportry, runderpes en poskoetse (Ou Marico-reeks 2, versamel en verwerk deur prof. J.H. Coetzee). Potchefstroom, 1975.
- IMMELMAN, W.F.E., C.L. WICHT EN D.P. ACKERMAN (reds.) : Ons groen erfenis. Kaapstad, 1973.

- JENKINS, J.G. : The English farm wagon, origins and structure. G.P., 1961.
- JENKINS, J.G. : Tradisional tool and equipment (Transactions no. 5, September 1965).
- JOBE, JOSEPH : Van Koetsen en karossen. Haarlem, 1977.
- JOUBERT, E. : Road transportation in South Africa in the 19th century : Bibliography. Kaapstad, 1955.
- LE ROUX, MARIUS : Die Kaapse kopersmid. Stellenbosch, 1982.
- MALAN, JACQUES : Rytuie van weleer. Pretoria, 1981.
- MULLER, A.L. (red.) : Die ekonomiese ontwikkeling van Suid-Afrika. Pretoria en Kaapstad. 1979.
- PHILLIPS, J.F. EN CO. : Katalogus. Paarl, g.d.
- RETIEF, DE VILLE EN CO. : Illustrated price list of vehicles manufactured by Retief, De Ville and Co., Berg River Works, Paarl. Paarl, g.d.
- ROOME, W. : Die wamakerstaal (Ongepubliseerde M.A.-verhandeling, U.S. 1922).
- SALAMAN, R.A. : Dictionary of tools used in the woodworking and allied trades, c.1700-1970. Londen, 1977.
- SCHRIBER, FRITZ : The complete carriage and wagon painter. New York, 1891 (reprinted in 1973, 2nd printing 1974).
- SEARS, ROEBUCK & CO. : Katalogus. New York, 1902.
- SLOB, W. : Het paard in de landbouw. Doetinchem, 1967.
- SMIT, J.J. : Die paaie, passe en rivieroorgange in Suid-Kaapland, 1806-1858 (Ongepubliseerde D.Litt et Phil-verhandeling, UNISA, 1974).
- STEYTLER, M.M. & CO. : Katalogus. Port Elizabeth, 1913.
- STURT, GEORGE : The wheelwright's shop. Cambridge, 1943.
- SWANENBURG, B.D. (red.) : Tech-term. Internasionaal aansprekelyke tegnisch woordenboek. Amsterdam en Brussel, MCMLYlll.
- TARR, L. : The history of the carriage, tr. by E. Hoch. New York, 1969.
- THRUPP, G.A. : The history of coaches. Amsterdam, 1969.
- VADER, J. : De wagenmakerij op Walcheren. Arnhem, 1961.
- VAN ROOYEN, G.H. : Kultuurskatte uit die Voortrekkertydperk, 2 dele. Bloemfontein, ens., 1940.

VOS, H.B. : Rijtuigen. Bussum, 1961.

WATNEY, M. : The elegant carriage. Londen, 1973.

WEBBER, R. : The village blacksmith. Newton Abbot, 1972.

## 2. ALGEMENE LITERATUUR

ANGOVE, J. : In the early days : the reminiscences of pioneer life on the South African diamond fields. Kimberley, 1910.

ANONIEM : Gleanings in Africa : exhibiting a faithful and correct view of the manners of the Cape of Good Hope and surrounding country. Londen, 1806.

ANONIEM : Men of the times : old colonists of the Cape Colony and Orange River Colony. Johannesburg en Londen, 1906.

BANKS, J. : Journal of Sir Joseph Banks during Captain Cook's first voyage in H.M.S. Endeavour, ed. by Joseph D. Hooker. Londen, 1896.

BARAITSER, M. EN A. OBHOLZER : Cape country furniture, 2de hersiene uitgawe. Kaapstad en Johannesburg, 1978.

BARNARD, LADY ANNE : Extracts from journal of a residence at the Cape of Good Hope, and of a short tour into the interior (Lives of the Lindsays, Vol. 111). Londen, 1849.

BARNARD, LADY ANNE : South Africa a century ago (selected by H.J. Anderson). Kaapstad, 1926.

BARROW, SIR JOHN : An autobiographical memoir. Londen, 1847.

BARROW, SIR JOHN : Travels into the interior of Southern Africa (2nd. edition), 2 volumes. Londen, 1806.

BARKER, CHARLES : The dorp and the veld or Six months in Natal. Londen, 1852.

BIRD, W.W. : State of the Cape of Good Hope in 1822. Londen, 1823.

BOËSEKEN, A.J. : Die Nederlandse kommissaris en die 18de eeuse samelewing aan die Kaap (Ongepubliseerde D.Phil.-verhandeling, U.S. 1943).

BOND, JOHN : They were South Africans. Kaapstad, 1956.

BORCHERDS, P.B. : An autobiographical memoir. Kaapstad en Robertson, 1861.

- BOTHA, C.G. : Social life and customs during the eighteenth century, 2nd edition. Kaapstad, 1970.
- BRETON, HENDRIK : Extract uit het rapport door Breton aan die vergaderinge van Zeventien gedaan (In: Gewigtige aanmerkenen over de klagten en beswaaren der Kaapsche burglary, by de heeren Staaten-Generaal, Bylage A. Delft, 1786).
- BURCHELL, W.J. : Travels in the interior of Southern Africa, 2 volumes. Londen, 1822-1824.
- BURTON, A.R.E. : Cape Colony today. Kaapstad, 1907 (eerste uitgawe), 1909 (2de uitgawe).
- CAMBRIDGE HISTORY OF THE BRITISH EMPIRE, The, vol. Vlll. Cambridge, 1936.
- CARMICHAEL, D. : Account of the Cape (Hooker, W.J. (ed.) : Botanical miscellany, Londen, 1831).
- CHAPMAN, JAMES : Travels in the interior of Southern Africa, VOL. 1, Londen, 1868.
- CLOETE, PIETER : Journaal van eenen landtogt met Hendrik Swellengrebel in den jare 1776 (Godée-Molsbergen, E.C. : Reizen in Zuid-Afrika, deel 4, Den Haag, 1932).
- CNOLL, GOVERT : Daghregister begriipende in't cort de reijse door d'heer Commissaris Cnoll en den borger Jacob Dumee van Cabo de Goede Hoop gedaan naar een plaats genaamt het warme badt leggende over de bergh van Hottentots Holland, omtrent 30 mijlen landwaarts in (Botha, C.G. (red.) : Collectanea, Kaapstad 1924, van Riebeeck-vereniging, no. 5).
- COLVIN, I.D. : South Africa. Londen, 1909.
- DE JONG, CORNELIUS : Reizen na die Kaap de Goede Hoop, 2 dele. Haarlem, 1802.
- DE WET, G.C. : Die vryliede en vryswartes in die Kaapse nedersetting. Kaapstad, Historiese Publikasie-vereniging, 1981.
- DORSON, R.M. (ed.) : Folklore and folklife, an introduction. Chicago en Londen, 1972.
- DUCKITT, WILLIAM : Diary (edited by E.A. Nobbs, Archives Yearbook for South African History 11, 1942).
- DUFF-GORDON, LADY LUCIE : Letters from the Cape 1861-1862. (edited by H.J. Anderson). Kaapstad, 1925.

- EATON, S.N. : Journal, from leaving London, June 22nd 1818, and of a voyage to the Cape of Good Hope and from her arrival at the Cape of Good Hope, 26th September 1818. g.p., g.d.
- ELLIS, A.B. : South African sketches. Londen, 1887.
- EWART, JAMES : Journal (faksimilee-herdruk, Kaapstad, 1970).
- FRANKEN, J.L.M. : 'n Kaapse huishoue in die 18de eeu, uit Von Dessin se briefboek en memorial (Argiefjaar=boek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1940, Deel 1).
- FRANSEN, H. (samesteller) : Paarl : notes for the use of members. Cape Town, 1968 (Vernacular Architecture Society of South Africa).
- FULLER, B. Call back yesterday. Kaapstad, 1953.
- GOLOVNIN, V.M. : Detained in Simon's Bay : the story of the detention of the Imperial Russian sloop Diana from April 1808 to May 1809, tr. from the Russian by Lisa Millner, edited with additional notes and index by O.H. Spohr. Kaapstad, Vriende van die Suid-Afrikaanse Biblioteek, 1964.
- GREEN, L.G. : Beyond the city lights, the story of the Western Province, the towns and the farms, the life and the people, the folklore and the legends. Kaapstad, 1957.
- GREEN, L.G. : Grow lovely, growing old. Kaapstad, 1951.
- GREEN, L.G. : In the land of afternoon. Kaapstad, 1949.
- GROBBELAAR, P.W., C.W. Hudson en H. v.d. Merwe : Boerewysheid. (Grobelaar, P.W. : Die Afrikaner en sy kultuur VI. Kaapstad, 1977).
- GUBBINS, RICHARD : Extracts from letters. g.p., 1809.
- HAWES, W. : A description of the Cape Colony: its products and resources. Londen, 1859.
- HAWESWORTH, JOHN : An account of the voyages undertaken for making discoveries in the southern hemisphere, Vol. II en III. Londen, 1773.
- HICKEY, WILLIAM : Memoirs (edited by A. Spencer) Vol. II, 9th edition. Londen, g.d.
- HYATT, S.P. : The old transport road. Londen, 1914.

- INGRAM, J.F. : In the land of gold, diamonds and ivory; being a comprehensive handbook and guide to the colonies, states and republics of South and East Africa. Londen, 1893.
- JANSSENS, J.W. : Joernaal en verhaal eener landreyse in den jaren 1803 door den gouverneur en generaal deezer colonie J.W. Janssens door de binnelanden van Zuyd Africa gedaan (Godeé-Molsbergen, E.C. : Reizen in Zuid-Africa, deel 4, Den Haag, 1932).
- JOUBERT, J.J.F. : Die Kaapkolonie onder Ryk Tulbagh, 1751-1771 (Ongepubliseerde M.A.-verhandeling, U.S., 1942).
- JOUBERT, W.A. (samesteller) : Die Paarl, sy ontstaan en groei. Paarl, 1952.
- KAHAN, S.M. : Paarl 1900-1970 : a (Selective) bibliography.
- KHAN, MIRZA ABU TALEB : The travels of Mirza abu Taleb Khan in Asia, Africa and Europe, tr. by C. Stewart, Vol. 1. Londen, 1810.
- KOLBE, PETER : Naauwkeurige beskrywing van de Kaap de Goede Hoop, Vol. 1 en 11. Amsterdam, 1727.
- LATROBE, C.I. : Journal of a visit to South Africa in 1815 and 1816. Londen, 1818.
- LICHTENSTEIN, H. : Reisen im Sudlichen Africa, Vol. 1. Berlyn, 1811.
- MARAIS, M.M. : Armesorg aan die Kaap onder die Kompanjie, 1652-1795 (Argief Jaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1943, Deel 1).
- MARÉ, B.J. (red.) : In the valley of the Berg; or, The romance of a South African town. Paarl, 1924.
- MASSON, F. : An account of three journeys from the Cape into the southern parts of Africa; undertaken for the discovering of new plants towards the improvement of the Royal botanical garden at Kew. Londen, 1776 (Royal society of Londen : Philosophical transactions, vol. 66, deel 1).
- M.E. : Life in the Diamond fields : extracts from the private journal of M.E. Londen, 1875.
- MENTZEL, O.F. : A geographical and topographical description of the Cape of Good Hope, tr. by H.J. Mandelbrote. Kaapstad 1921, 1925 en 1944 (Van Riebeeck vereniging no's 4, 6 en 25).



- MENTZEL, O.F. : Lebengeschichte Herrn Rudolph Siegfried Allemans, gewesenes Kapitäns der Miliz, Oberhauptes de Garnison auf dem Vorgebürge der Guten Hoffnung. Glogau, 1784.
- MENTZEL, O.F. : Vollständige und zuverlässige geographisch und topographische Beschreibung des berühmten Afrikanischen, Vol. 1 en 11. Glogau, 1785-1787.
- M.E.R. : Oorlogsdagboek van 'n Transvaalse burger te velde 1900-1901. Kaapstad, 1947.
- MOCKFORD, J. : Here are South Africans. Londen, 1944.
- MOODIE, J.W.D. : Ten years in South Africa : including a particular description of the wild sports of that country, Vol. 1 en 11. Londen, 1835.
- MORTON, H.V. : In search of South Africa. Londen, 1948.
- MOSSOP, E.E. : Old Cape Highways. Kaapstad, n.d.
- NEL, P.G. (red.) : Die Kultuurontplooiing van die Afrikaner. Pretoria en Kaapstad, 1979.
- NEWMAN, W.A. : Biographical memoir of John Montagu 1843-1853. Kaapstad en Robertson, 1855.
- NICHOLSON, G. : The Cape and its colonists : with hints to settlers in 1848. Londen, 1848.
- PARKER, M.A. : A voyage round the world in the Gorgon man of war : Captain John Parker. Londen, 1795.
- PERCIVAL, ROBERT : An account of the Cape of Good Hope, Londen, 1804.
- POLLOCK, N.C., EN S. AGNEW : A historical geography of South Africa. Londen, 1963.
- POTGIETER, F.J. e.a. : Mens en Land (Grobelaar, P.W. (red.) : Die Afrikaner en sy kultuur, deel 1, Kaapstad, 1974.
- RAIKES, HENRY (ed.) : Memoir of the life and services of Vice-admiral Sir Johnleol Brenton. Londen, 1846.
- ROSENTHAL, E. : Old-time survivals in South Africa. Pretoria, 1936.
- SCHOTEL, G.D.J. : Het maatschappelijke leven onzer voorvaderen in de Zeventiende eeuw, 2de uitgawe. Amsterdam en Arnhem, 1905.
- SCHRIJVER, ISAQ : Daghregister, gehouden op zijn landtocht na de Inquahase Hottentots (Godee-Molsbergen, E.C.: Reizen in Zuid-Afrika, Vol. 111. Den Haag, 1922).

- SMIT, A.P. : Euufees by die Toringkerk : N.G. Gemeente Noorder-Paarl 1875-1975. Paarl, 1975.
- SPARRMAN, A. : A voyage to the Cape of Good Hope, 2nd. ed., Vol. 1. Londen, 1784.
- SPOELSTRA, B. : Ons volkslewe. Pretoria, 1924.
- STAVORINUS, J.S. : Reize van Zeeland over de Kaap de Goede Hoop gedaan in de jaaren 1774 tot 1778, Deel 1. Leyden, 1797.
- TELFORD, A.A. : Yesterday's dress. Kaapstad, ens., 1972.
- THOM, H.B. : Die lewe van Gert Maritz. Kaapstad, 1965.
- THUNBERG, K.P. : Travels in Europe, Africa and Asia, 2de uitgawe, 4 dele. Londen, 1795.
- TROLLOPE, A. : South Africa, Vol. 1. Leipzig, 1878.
- VALENTYN, F. : Description of the Cape of Good Hope with the matters concerning it, Vol. 1. Amsterdam, 1726 (Van Riebeeck vereniging, Deel 1, tweede reeks, no. 2).
- VAN BREEMEN, B.H. : Schetschen en beelden uit Zuid-Afrika. Amsterdam, 1882.
- VAN DER MERWE, P.J. : Die trekboer in die geskiedenis van die Kaapkolonie. Kaapstad, 1938.
- VAN DER STEL, W.A. : Korte deductie.
- VAN NIEKERK, A.A.J. : Herneuter. Kaapstad, 1975.
- VAN RIEBEECK, J.A. : Daghregister, 3 dele. Kaapstad, 1952.  
(Uitgegegee deur die Van Riebeeckvereniging ter geleentheid van die 300ste Van Riebeeck dag).
- VAN RIEBEECK, J.M. : Briewe. (Bosman, D.B. : Briewe van J.M. van Riebeeck e.a. Riebeeckiana. Amsterdam, 1952).
- VENTER, P.J. : Landdros en Heemrade 1682 en 1827 (Argiefjaar=boek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1940, Deel 11).
- WALKER, E.A. : The Great Trek, 5th edition. Londen, 1965.
- WALTON, J. : Homesteads and villages of South Africa. Pretoria, 1952.
- WEINTHAL, LEO, (ed.) : The story of the Cape to Cairo railway and river route from 1887-1922, Vol. 1. Londen, 1922.
- WHITE, JOHN : Journal of a voyage to New South Wales. Londen, 1790.

### 3. ENSIKLOPEDIEË EN WOORDEBOEKE

Ensiklopedie van die Wêreld, deel 6. Stellenbosch, 1974.

KRITZINGER, M.S.B. e.a. (reds.) : Verklarende Afrikaanse Woordeboek. Pretoria, 1965.

Standard Encyclopaedia of Southern Africa. Kaapstad, 1970-1976.

Suid-Afrikaanse Biografiese Woordeboek, deel 1. Kaapstad, ens., 1968.

Woordeboek van die Afrikaanse Taal, 6 dele. Pretoria, 1956-1976.

### 4. PERIODIEKE PUBLIKASIES

African Court Calender, 1812-1827.

Die Afrikaanse Patriot, 1876-1904.

The Argus Annual and Cape of Good Hope Directory for the year 1888.

Agricultural Journal, 1888-1895.

Byvoegsel tot die Burger, 8 Julie 1972.

The Cape of Good Hope Almanac and Directory for the years 1837, 1842, 1848-1879.

Cape Monthly Magazine, 1862, 1870-1871, 1874.

The Cape Post Office Directory for the years 1886-1887, 1889.

Carriage Journal, 1963 e.v.

Het Dagblad, 1 Julie 1898-31 Desember 1898.

The General Directory and Guide Book to the Cape of Good Hope and its dependencies as well as Natal, Free State and the Transvaal for the years 1882, 1887-1888, 1890-1891.

Jaarblad van die Hoër Tegniese Skool, Uitenhage, 1945.

De Kolonist, 1 Oktober 1898-31 Desember 1902.

Ons Land, 1892.

Die Landbouweekblad, 15 Desember 1964 en 28 November 1967.

De Paarl, 1892, 1894-1895.

Paarl Post, 18 Oktober 1957.

Paarl Post, Hugenote-uitgawe, 16 April 1948.

The South African Almanac and Directory for the years 1827 and 1831.

South African Almanac and Reference Book, 1911-1912.

South African Commerce and Manufacturers Record, 1907.

South African Directories : Western Province Directory for the year 1905.

Voorwaarts, 15 April 1902-29 Oktober 1904.

De Ware Afrikaan, September 1838-Maart 1842.

Westelijke Provincie Heraut, Februarie-Desember 1883.

Western Province Advertiser, 1880-1883.

Worcester Standard and Advertiser, 4 Maart 1939.

De Zuid-Afrikaan, 1831-1833.

## 5. ARTIKELS

ANONIEM : Vehicle building has moved with the times and moved the times as well (Industrial Review, Augustus 1951).

ANONIEM : Spoggerige rytuie uit rommel (Die Landbouweekblad, 8/12/1970).

ANONIEM : A history of tools (S.A.R. & H. Magazine, Julie 1956).

BRESLER, R. : Magic of wheelmaking (Farmer's Weekly, 4/5/1960).

CARR, G. : Pioneering transport in South Africa (S.A.R. & H. Magazine, Desember 1950).

COETZEE, A. : Daar kom die wa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1969).

COETZEE, A.J. : Met die rooi span (Die Brandwag, 10/4/1942).

DE SWAAN, L. : Boerewa in Nederland (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Julie 1959).

DEVITT, R. : Travel in the 90's (S.A.R. & H. Magazine, Januarie 1943).

- DU TOIT, H.J.L. : Koning van die grootpad (Tydskrif S.A.S. & H., Oktober 1943).
- DU TOIT, S.J. : Outydse gereedskap (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, April 1966).
- FAIRFAX, S. : Journal of my own proceedings at the Cape (The State, Vol. 2, 1909).
- FIELDING, S. : Eight-horse power (Farmer's Weekly, 12/9/1973).
- JOHNSTONE, W.V. : Old coaching days in South Africa had a thrill of their own (The Outspan, 6/4/1945).
- KLEIN, H. : Stage coaches will roll again (The Outspan, 10/8/1951).
- NAUDÉ, D.F. : I was a transportrider in the good old days (The Outspan, 23/3/1945).
- OLIVER, H. : Sedan chair to horse-tram (S.A.R. & H. Magazine, November 1944).
- PUNT, W. : Die Kakebeenwa (Restorica, Augustus 1979).
- ROSENTHAL, E. : In die dae van die wamakers (Die Huisgenoot, 28/4/1961).
- ROSENTHAL, E. : Mooi ou bedryf het uitgesterf (Die Huisgenoot, 26/11/1956).
- SPOELSTRA, B. : Die kakebeenwaentjie (Die Huisgenoot, Februarie 1920).
- STEYTLER, H. : Laaste wamaker sluit sy deur (Die Huisgenoot, 22/11/1968).
- SWAVING, J.G. : Uitstapje naar de Paarl (Het Nederduitsche Zuid-Afrikaansch Tydschrift, vol 5, 1828).
- TYLDEN, G. : Saddlery and harness in South Africa (Africana Notes and News, September 1962).
- TYLDEN, G. : Saddlery and harness in South Africa : addenda (African Notes and News, September 1965).
- VAN PLETZEN, J.C. : En die klop van ossewawiele (Tydskrif S.A.S. & H., Augustus 1946).
- VAN ROOYEN, G.H. : Nederlandse boerewa en die kakebeenwa (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Mei 1954).
- VAN ROOYEN, G.H. : Die perd in ons volkslewe (Tydskrif vir Volkskunde en Volkstaal, Augustus 1945).

VAN ROOYEN, G.H. : Van ryperd tot vierperdewa (Ruiter, 16/5/1947).

VAN SCHOOR, M.C.E. : Ons herdenk : Die ontwikkeling van ons vervoerwese in die 19de eeu - 'n epiese verhaal (Die Taalgenoot, April/Mei 1958).

VERCUEIL, S. : Die beroemde wamakersfabriek (Rooi Rose, 14/8/1968).

VERCUEIL, S. : Laaste van die meester-wamakers (Naweek=  
pos, September 1966).

WALTON, J. : Ox-wagon - symbol of South African exploration and expansion (Lantern, Maart, 1976).

WEISS, R.G. : 'Limousines' of the wagon makers' valley (Farmer's Weekly, 23/12/1959).

WELLS, M.J. : Effect of the wagon building industry on the Amatola forests (Bothalia, Mei 1973).

WOOD, V.C. : Bergpasse van Kaapland (Lantern, Oktober 1957).

## 6. REGERINGSPUBLIKASIES

Cape of Good Hope Government Gazette, 1827-1830.

Statistical Register of the Colony of the Cape of Good Hope, 1886-1909.

Suid-Afrikaanse Statistieke vir die jaar 1970.

## 7. ONGEPUBLISEERDE BRONNE

Brief van stadsraad van die Paarl i.v.m. die opening van die bergpad aan J.F. Phillips, in besit van mnr. D.J. van Niekerk, Pontac, Paarl.

COETZEE, J.V. : Die ossewa (ongepubliseerde manuskrip in besit van die Departement van Afrikaanse Kultuur- en Volkskunde, U.S., Stellenbosch).

COMBRINCK, N. : Wamakers van die Paarl (ongepubliseerde manuskrip in besit van die Dept. van Afrikaanse Kultuur- en Volkskunde, U.S., Stellenbosch).

Dept. Afrikaanse Kultuur- en Volkskunde : Stof ingesamel deur studente en dosente van die Dept. Afrikaanse Kultuur- en Volkskunde, U.S. en aangedui met kodenommers.

Ons Erfenis-versameling, Uitkyk, Franschhoek, Bydraes ontvang van luisteraars vir S.A.U.K. program.

Ontleding van 'n muilwa, Suid-Afrikaanse Navorsingsinstituut vir Bosbou, Pretoria.

Rekeninge van Paarlse wamakers in besit van mnr. D.J. van Niekerk, Pontac, Paarl.

SWANEPOEL, C.J. : Die kapkar (ongepubliseerde artikel in besit van die Departement Afrikaanse Kultuur- en Volkskunde, U.S.).

Woordkaartjies in W.A.T.-kluis, U.S.

## 8. ARGIVALE BRONNE

Gepubliseerd :

ANDERSON, H.J. : Kaapsche plakkaatboek, DEEL V. Kaapstad, 1926.

JEFFREYS, M.K. : Kaapse plakkaatboek, DEEL 1, Kaapstad, 1944.

JEFFREYS, M.K. : Kaapse plakkaatboek, DEEL 11, Kaapstad, 1948.

LEIBRANDT, H.C.V. : Precis of the archives of the Cape of Good Hope I: Journal, 1662-1670. Kaapstad, 1901.

LEIBRANDT, H.C.V. : Precis of the archives of the Cape of Good Hope : Journal, 1671-1674 en 1676. Kaapstad, 1902.

LEIBRANDT, H.C.V. : Precis of the archives of the Cape of Good Hope : Journal, 1699-1732. Kaapstad, 1896.

NAUDE, S.D. : Kaapse plakkaatboek, DEEL 111 en 1V. Kaapstad, 1949.

## 9. PERSOONLIKE ONDERHOUE

Mnr. A.B. (Bert) Baartman  
Theronstraat 1  
BETHLEHEM (Junie 1979)

Mnr. J.R. (Koos) Badenhorst  
Drostdystraat 53  
SWELLENDAM (Augustus 1979)

Mnr. J.H. (Hennie) Ehlers  
Kerkstraat 64  
WELLINGTON (Februarie 1980)

Klein Drakensteinse Heemkringvergadering gehou in April 1978 in die Paarl met "Die Paarlse Wamakers" as besprekingsonderwerp.

Mnr. G. Kotzé  
Grootvlei  
KAMIESKROON (September 1974)

Mnr. A.C.G. (Gus) Lemmer  
Kentweg 39  
Noordeinde  
PORT ELIZABETH (Mei 1981)

Mnr. H.J. (Henri) Louw  
De Beersweg 131  
STRAND (Mei 1981)

Mev. Magriet Louw  
Schoongesicht  
Dal Josafat  
PAARL (Mei 1979)

Mnr. J.F. (John) Phillips  
Goedemoed  
Ceceliastraat  
PAARL (Mei 1979)

Mnr. Wallis Roome  
Oranjestraat  
PAARL (Mei 1979)

Mnr. P. Scheepers  
Lutzborg  
KAKAMAS (September 1974)

Mnr. H.W. (Harry) Solomon  
Bothastraat 17  
NOORDER-PAARL (Januarie en April 1980)

Mnr. P.G.L. Taljaard  
Voortrekkerstraat  
SWELLENDAM (Augustus 1979)

Mnr. W. Thom  
Prospectstraat 1290  
Hatfield  
PRETORIA (Mei 1979)

Mnr. Alwyn Visser  
Die Tuine  
UPINGTON (September 1974)